

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Volksabstimmung vom 12.02.2017

Votation populaire du 12.02.2017

Votazione popolare del 12.02.2017

15.023

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (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

Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Risanamento finanziario e Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

VH 15.023

Documentazione

Biblioteca del Parlamento

Documentation

Bibliothèque du Parlement

Dokumentation

Parlamentsbibliothek

Vereinzelte kann es vorkommen, dass die Inhalte nicht in italienischer Sprache vorhanden sind. Wir bitten Sie, in diesen Fällen die deutschen oder französischen Texte zu konsultieren.

Il est parfois possible que certaines informations ne soient pas disponibles en italien. Veuillez dans ces cas-là consulter les versions allemande ou française.

È possibile che alcuni contenuti non siano disponibili in italiano. In tal caso vi preghiamo di consultare la versione tedesca o francese.

Parlamentsbibliothek | Bibliothèque du Parlement | Biblioteca del Parlamento

CH- 3003 Bern
+41 58 322 97 44
doc@parl.admin.ch

Inhaltsverzeichnis | Table des matières | Contenuto

Seite – Page - Pagina

1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations - Compendio delle deliberazioni		I
2. Zusammenfassung der Verhandlungen		III
Résumé des débats		VII
Riassunto delle deliberazioni		XI
3. Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils - Dibattiti nelle Camere		
Ständerat/Conseil des Etats	17.09.2015	1
Ständerat/Conseil des Etats (Fortsetzung – Suite)	15.03.2016	27
Nationalrat/Conseil national	15.06.2016	72
Nationalrat/Conseil national (Fortsetzung – Suite)	15.06.2016	108
Ständerat/Conseil des Etats (Differenzen-Divergences)	14.09.2016	145
Nationalrat/Conseil national (Differenzen-Divergences)	21.09.2016	160
Ständerat/Conseil des Etats (Differenzen-Divergences)	26.09.2016	170
Nationalrat/Conseil national (Differenzen-Divergences)	27.09.2016	174
4. Schlussabstimmungen - Votations finales - Votazioni finali		
Nationalrat/Conseil national	30.09.2016	176
Ständerat/Conseil des Etats	30.09.2016	178
5. Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30.09.2016		179
Arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération du 30.09.2016		183
Decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato del 30.09.2016		187
6. Argumente		191
Die nachfolgenden Argumente wurden von den Parlamentsdiensten zu Dokumentationszwecken zusammengestellt. Die Parlamentsdienste selber haben keinerlei Einfluss auf die Gestaltung und den Inhalt derselben.		
Arguments		
Les données ci-après ont été rassemblées à des fins documentaires par les Services du Parlement. Ceux-ci n'ont aucune influence sur la forme ou la nature des arguments présentés.		
Argomenti		
I seguenti argomenti sono stati riuniti dai Servizi del Parlamento a scopo di documentazione. I Servizi del Parlamento medesimi non hanno alcun influsso sulla loro impostazione né sul loro contenuto.		

1. Übersicht über die Verhandlungen · Résumé des délibérations

15.023 s Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs- Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Botschaft vom 18. Februar 2015 zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen («NAF-Botschaft») (BBI 2015 2065)

NR/SR *Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen*

Siehe Geschäft 15.3799 Mo. KVF-SR (15.023)

Siehe Geschäft 16.3349 Mo. KVF-NR

1. Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (BBI 2015 2187)

17.09.2015 Ständerat. Eintreten und Rückweisung an die Kommission.

15.03.2016 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

15.06.2016 Nationalrat. Abweichend.

14.09.2016 Ständerat. Abweichend.

21.09.2016 Nationalrat. Abweichend.

26.09.2016 Ständerat. Abweichend.

27.09.2016 Nationalrat. Zustimmung.

30.09.2016 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

30.09.2016 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. Bundesblatt 2016 7587

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) (BBI 2015 2191)

17.09.2015 Ständerat. Eintreten und Rückweisung an die Kommission.

15.03.2016 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

15.06.2016 Nationalrat. Abweichend.

14.09.2016 Ständerat. Abweichend.

21.09.2016 Nationalrat. Abweichend.

26.09.2016 Ständerat. Abweichend.

27.09.2016 Nationalrat. Zustimmung.

30.09.2016 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

30.09.2016 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum und wird, nach Annahme durch Volk und Stände des Bundesbeschluss vom 30. September 2016 über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, im Bundesblatt veröffentlicht.

3. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) (BBI 2015 2203)

17.09.2015 Ständerat. Eintreten und Rückweisung an die Kommission.

15.03.2016 Ständerat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

15.06.2016 Nationalrat. Abweichend.

14.09.2016 Ständerat. Zustimmung.

15.023 é 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

Message du 18 février 2015 relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en oeuvre du programme de développement stratégique des routes nationales («Message FORTA») (FF 2015 1899)

CN/CE *Commission des transports et des télécommunications*

Voir objet 15.3799 Mo. CTT-CE (15.023)

Voir objet 16.3349 Mo. CTT-CN

1. Arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FF 2015 2023)

17.09.2015 Conseil des Etats. Entrer en matière et renvoyer à la commission.

15.03.2016 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

15.06.2016 Conseil national. Divergences.

14.09.2016 Conseil des Etats. Divergences.

21.09.2016 Conseil national. Divergences.

26.09.2016 Conseil des Etats. Divergences.

27.09.2016 Conseil national. Adhésion.

30.09.2016 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté au vote final.

30.09.2016 Conseil national. L'arrêté est adopté au vote final.

Feuille fédérale 2016 7371

2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA) (FF 2015 2027)

17.09.2015 Conseil des Etats. Entrer en matière et renvoyer à la commission.

15.03.2016 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

15.06.2016 Conseil national. Divergences.

14.09.2016 Conseil des Etats. Divergences.

21.09.2016 Conseil national. Divergences.

26.09.2016 Conseil des Etats. Divergences.

27.09.2016 Conseil national. Adhésion.

30.09.2016 Conseil des Etats. La loi est adoptée au vote final.

30.09.2016 Conseil national. La loi est adoptée au vote final.

La présente loi est sujette au référendum. Elle sera publiée dans la Feuille fédérale après que l'arrêté fédéral du 30 septembre 2016 sur la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération a été accepté par le peuple et les cantons.

3. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (Arrêté sur le réseau) (FF 2015 2039)

17.09.2015 Conseil des Etats. Entrer en matière et renvoyer à la commission.

15.03.2016 Conseil des Etats. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

15.06.2016 Conseil national. Divergences.

14.09.2016 Conseil des Etats. Adhésion.

4. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den
Infrastrukturfonds (BBl 2015 2209)
17.09.2015 Ständerat. Eintreten und Rückweisung an
die Kommission.
15.03.2016 Ständerat. Beschluss abweichend vom
Entwurf des Bundesrates.
15.06.2016 Nationalrat. Zustimmung.

4. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le
fonds d'infrastructure (FF 2015 2045)
17.09.2015 Conseil des Etats. Entrer en matière et
renvoyer à la commission.
15.03.2016 Conseil des Etats. Décision modifiant le
projet du Conseil fédéral.
15.06.2016 Conseil national. Adhésion.

2. Zusammenfassung der Verhandlungen

15.023 Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Botschaft vom 18. Februar 2015 zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen («NAF-Botschaft») (BBI 2015 2065)

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) dient dazu, strukturelle Mängel des heutigen Finanzierungssystems zu beheben sowie die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für Verkehrsprojekte in den Agglomerationen dauerhaft zu sichern. Der NAF wird in der Verfassung verankert und mit bestehenden und neuen Einnahmen zweckgebunden alimentiert.

Der Ständerat wies als Erstrat in der Herbstsession 2015 die Vorlage an seine Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zurück und verlangte, den sogenannten Netzbeschluss in die NAF-Vorlage aufzunehmen und für die nötige Finanzierung zu sorgen. Mit dem Netzbeschluss sollen knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz übernommen werden.

In der Frühjahrssession 2016 erhöhte der Ständerat den Anteil der Bundeskasse an der Finanzierung des NAF beträchtlich – dies nicht zuletzt auch im Hinblick auf die damals bevorstehende Abstimmung vom 5. Juni 2016 zur Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung», zur sogenannten Milchkuh-Initiative (14.089).

Neun Tage nach der deutlichen Ablehnung der Milchkuh-Initiative durch Volk und alle Stände befasste sich auch der Nationalrat mit der Vorlage. Seine Mehrheit folgte im Grossen und Ganzen den Beschlüssen des Ständerats.

Fazit: Um den NAF ausreichend finanzieren zu können, werden neue Einnahmequellen erschlossen. Der Mineralölsteuerzuschlag wird von 30 auf 34 Rappen erhöht, was einer Benzinpreiserhöhung von 4 Rappen entspricht. Ausserdem fliessen die Einnahmen aus der Autobahnvignette sowie aus der Importsteuer auf Autos und ab 2020 eine neue Abgabe für Elektrofahrzeuge in den NAF.

Hinzu kommen neu – in der Regel - 10 Prozent des Reinertrags aus der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen. Das sind rund 250 Millionen Franken. Die Hälfte davon wird für die Umsetzung des Netzbeschlusses eingesetzt. Daran leisten auch die Kantone einen Beitrag von 60 Millionen Franken.

In der Schlussabstimmung wurde der Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (Entwurf 1 - Änderung der Bundesverfassung) im Ständerat mit 41 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. Im Nationalrat stimmten alle bürgerlichen Ratsmitglieder für die Vorlage. Die SP- und die Grüne Fraktion stimmten mit vier Abweichungen dagegen (146 zu 48 Stimmen bei 4 Enthaltungen).

Das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) (Entwurf 2) wurde im Ständerat einstimmig mit 44 zu 0 und im Nationalrat mit 196 zu 2 Gegenstimmen aus der SVP-Fraktion angenommen

Ausgangslage

Am 18. Februar 2015 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft und hielt zusammengefasst folgendes fest:

Seit 1960 hat sich der motorisierte Individualverkehr mehr als verfünffacht. Dies strapaziert die Infrastruktur, erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt und führt zu Verkehrsproblemen. 85 bis 90 Prozent aller Staus entstehen auf Autobahnen in den urbanen Regionen. Gleichzeitig zeichnet sich eine Finanzierungslücke ab, da die Ausgaben die Einnahmen übersteigen und die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) bis Ende 2018 beinahe abgebaut sein werden. Mit der NAF-Botschaft schafft der Bundesrat die Voraussetzung, um strukturelle Mängel des heutigen Systems zu beheben, die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme langfristig zu sichern und die Engpassbeseitigung etappenweise zu realisieren. Damit kann die Schweiz auch in Zukunft von einem guten Verkehrsnetz profitieren.

Der NAF soll im Gegensatz zum heutigen Infrastrukturfonds unbefristet gelten und in der Verfassung verankert werden. Er dient dazu, die Nationalstrassenaufgaben

(Betrieb, Unterhalt, Ausbau, Netzfertigstellung, Engpassbeseitigung) und Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme aus einem Gefäss zu finanzieren. Das verbessert die Planungs- und Realisierungssicherheit sowie die Transparenz. Wie beim Bahninfrastrukturfonds fliessen bestehende und neue Einnahmen zweckgebunden direkt in den Fonds. Um die sich abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, beantragt der Bundesrat dem Parlament im Wesentlichen folgendes:

Die Erträge aus der Automobilsteuer (Verbrauchssteuer, die der Bund auf Automobilen und ihren Bestandteilen erhebt) sollen künftig dem NAF zugewiesen werden. In den letzten Jahren waren dies jeweils rund 375 Millionen Franken. Ebenso sollen dem NAF die Einnahmen aus der Autobahnvignette von rund 320 Millionen Franken zufließen.

Der Mineralölsteuerzuschlag soll vorerst gemäss Entwurf des Bundesrates um 6 Rappen pro Liter angehoben werden. Er beträgt heute 30 Rappen und ist seit 1974 unverändert. Der Zeitpunkt der Erhöhung ist abhängig von der Entwicklung der Fondsreserven und dem effektiven Bedarf. Die Erhöhung dürfte voraussichtlich ab ca. 2018 fällig werden.

Als weitere Massnahme, die frühestens 2020 greifen wird, will der Bundesrat die Möglichkeit schaffen, dass sich auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken wie Elektroautos an der Finanzierung beteiligen.

Die einnahmeseitigen Massnahmen zur Deckung der Finanzierungslücke werden 2018 bis 2030 so voraussichtlich pro Jahr rund 800 Millionen Franken Mehreinnahmen ergeben. Bei den Ausgaben für die Nationalstrassen strebt der Bundesrat Einsparungen und Effizienzgewinne im Umfang von jährlich rund 200 Millionen Franken an.

Neben dem NAF soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) beibehalten werden. Alimentiert wird der SFSV mit 50 Prozent der Mineralölsteuer, rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Über die SFSV kann der Bund Beiträge an die Kantone im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr leisten, etwa für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen oder Beiträge für Umweltschutz, Landschaftsschutz und Schutz vor Naturgefahren.

Um die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu halten, braucht es neben Substanzerhalt und Netzfertigstellung auch gezielte Kapazitätsausbauten. Für die Nationalstrassen werden diese analog zur Bahn künftig im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) zusammengefasst und etappenweise umgesetzt. Der Bundesrat wird dem Parlament dazu in der Regel alle vier Jahre eine Botschaft mit einem Ausbauschnitt unterbreiten und gleichzeitig einen Verpflichtungskredit beantragen. Sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung entscheidet das Parlament. Es legt jeweils für vier Jahre fest, was verwirklicht werden soll.

(Quelle: Medienmitteilung des Bundesrates vom 18.02.2015)

Verhandlungen

Im **Ständerat** wurde die Vorlage in der Herbstsession 2015 an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zurückgewiesen. Mit der Rückweisung erhielt die Kommission den Auftrag, den sogenannten Netzbeschluss darin zu integrieren und für die nötige Finanzierung zu sorgen. Mit dem Netzbeschluss sollen neu 400 Kilometer Strasse, für die bisher die Kantone zuständig sind, ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. 2013 war der Netzbeschluss wegen der vorgesehenen Finanzierung durch einen erhöhten Vignettenpreis (100 Franken) vom Volk abgelehnt worden.

In der Frühjahrssession 2016 erhöhte der Ständerat - in Abweichung vom Bundesrat - den Beitrag der Bundeskasse an den NAF. Er tat dies nicht zuletzt im Hinblick auf die damals bevorstehende Volksabstimmung vom 5. Juni 2016 zur Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung», zur sogenannten Milchkuh-Initiative (14.089), welche später von Volk und Ständen deutlich verworfen wurde. Bei Annahme wären rund 1,5 Milliarden Franken an Mineralölsteuern nicht mehr in die Bundeskasse, sondern in den Strassenbau geflossen.

Der Ständerat beschloss, insgesamt 10 Prozent der Mineralölsteuer auf Treibstoffen, welche bisher der Bund einnahm, neu in den NAF zu leiten. In einem ersten Schritt soll deshalb die Zweckbindung dieser Treibstoffsteuer (bisher 50 Prozent) um 5 auf 55 Prozent erhöht werden. Dies entspräche zusätzlichen Einnahmen von 125 Millionen Franken als Kompensation für einen weniger stark zu erhöhenden Benzinpreis. Der Bundesrat hatte dem Parlament mit der Botschaft ursprünglich eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen um 6 Rappen pro Liter vorgeschlagen – in der Vernehmlassung zuvor sogar um 12 bis 15 Rappen. Auf Antrag der Kommission reduzierte der Ständerat den Aufschlag jedoch auf 4 Rappen.

Zwei Jahre nach Inkrafttreten des NAF soll gemäss Ständerat die Zweckbindung der Treibstoffsteuer um weitere maximal 5 auf 60 Prozent gesteigert werden können, um mit diesen 125 Millionen Franken die Übertragung von 400 Kilometern Strasse von den Kantonen an den Bund zu finanzieren. An der

Finanzierung der durch die Übertragung anfallenden Kosten von 185 Millionen Franken sollen sich die Kantone mit 60 Millionen Franken beteiligen.

Mit den Entscheiden des Ständerats würden künftig 650 Millionen Franken aus der Bundeskasse in die Strassenfinanzierung fliessen, während der Bundesrat beantragte, nur die Erträge aus den Automobilsteuern in die Strassenkasse umzuleiten, was voraussichtlich rund 400 Millionen Franken jährlich ausmachen würde.

Zusammen mit der geplanten Steuer für Elektrofahrzeuge (110 Millionen) würden gemäss Ständerat neu zusätzlich rund 760 Millionen in die Strassenkasse fliessen.

Anträge von Seiten der Ratslinken, die Bundeskasse weniger zu belasten, hatten keinen Erfolg. Eine Minderheit – bestehend aus Mitgliedern der sozialdemokratischen Fraktion – wollte ohne Erfolg dem Fond einen etwas grösseren Teil der Treibstoffsteuer zukommen lassen, die Automobilsteuer jedoch der Bundeskasse belassen.. Diese Minderheit warnte unter anderem vor Sparmassnahmen, welche sich bei Bildung, Armee oder Landwirtschaft aufdrängen würden, falls der Bund für die Strassen noch mehr zur Kasse gebeten würde.

Es wurden auch Anträge von bürgerlichen Ratsmitgliedern abgelehnt, welche die Bundeskasse für den NAF noch mehr belasten wollten.

Neun Tage nach der deutlichen Ablehnung der Milchkuh-Initiative durch Volk und Stände befasste sich der **Nationalrat** in der Sommersession 2016 mit der Vorlage.

Eine links-grüne Minderheit verlangte Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat mit dem Auftrag, vor der Beratung des NAF eine Gesamtschau der Verkehrsentwicklung bis 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und -mittel vorzulegen. Sie hatte damit keinen Erfolg.

Der Nationalrat folgte im Grossen und Ganzen den Beschlüssen des Ständerats. Änderungsanträge von links und rechts scheiterten - mit einigen Ausnahmen. So fixierte der Nationalrat den Anteil, welcher aus der Mineralölsteuer auf Treibstoffen zusätzlich dem NAF zufließen soll, auf 10 Prozent. Der Ständerat hatte eine Obergrenze von maximal 10 Prozent in den Entwurf geschrieben. Die zusätzlichen fixen 10 Prozent für die Strassenkasse entsprechen 250 Millionen Franken pro Jahr.

Die Übertragung von 400 Kilometern Kantonsstrassen an den Bund hiess wie der Ständerat auch der Nationalrat gut.

Bei der Benzinpreiserhöhung folgte die Grosse Kammer dem Ständerat und beschloss gegen den Willen der SVP-Fraktion, den Mineralölsteuerzuschlag um 4 Rappen auf 34 Rappen pro Liter zu erhöhen. Anträge von linker und grüner Seite auf 6 Rappen Preiserhöhung blieben chancenlos. Auch ihr Versuch, Beschlüsse des Ständerats teilweise wieder rückgängig zu machen und bei der Belastung der Staatskasse der Linie des Bundesrates zu folgen, hatte keinen Erfolg. Auf der anderen Seite scheiterten auch Bürgerliche mit dem Ansinnen, den NAF noch stärker auf die Strassenbenutzer auszurichten. So hatte ein Antrag der Kommissionsmehrheit, welcher keine Beiträge aus dem NAF für Massnahmen im Schienenverkehr (Agglomerationsverkehr) verwenden wollte, keine Chance.

Das Plenum hielt – entgegen einem Minderheitsantrag von linker Seite - daran fest, dass der Strassenfonds nicht tangiert werden darf, sollte der Bund künftig ein grösseres Sparprogramm vorsehen. In Abweichung vom Ständerat verweigerte der Nationalrat dem Bundesrat die Kompetenz, die Benzinsteuern bei Bedarf der Teuerung anzupassen.

Stände- und Nationalrat bereinigten schliesslich nach zweimaligem Hin- und Her noch zwei Differenzen.

Umstritten war der Spielraum bei der Zweckbindung der Mineralölsteuer. Auf Antrag seiner Verkehrskommission übernahm der Nationalrat schliesslich den Beschluss des Ständerats. Dem NAF sollen "in der Regel" zusätzlich 10 Prozent der Mineralölsteuer-Einnahmen zukommen. Die Formulierung „in der Regel“ soll es erlauben, auf Sparprogramme reagieren zu können. Der Nationalrat hatte zunächst darauf beharrt, die 10 Prozent fix ins Gesetz zu schreiben.

Auch bei der zweiten verbleibenden Differenz setzte sich der Ständerat durch: Der Bundesrat soll die Mineralölsteuertarife der Teuerung anpassen können, um real sinkende Einnahmen zu verhindern.

In der Schlussabstimmung wurde der Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (Entwurf 1 - Änderung der Bundesverfassung) im Ständerat mit 41 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. Im Nationalrat stimmten alle bürgerlichen Ratsmitglieder für die Vorlage. Die SP- und die Grüne Fraktion stimmten mit vier Abweichungen dagegen (146 zu 48 Stimmen bei 4 Enthaltungen).

Das **Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)** (Entwurf 2) wurde im Ständerat einstimmig mit 44 zu 0 und im Nationalrat mit 196 zu 2 Gegenstimmen aus der SVP-Fraktion angenommen.

(Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum und wird nach Annahme des Bundesbeschlusses vom 30. September 2016 über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr durch Volk und Stände im Bundesblatt veröffentlicht.)

2. Résumé des délibérations

15.023 Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Comblement du déficit et mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales

Message du 18 février 2015 relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, au comblement du déficit et à la mise en œuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (« Message FORTA ») (FF 2015 1899)

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doit permettre de corriger des lacunes structurelles et d'assurer à long terme le financement des routes nationales et des contributions fédérales aux projets relatifs aux transports dans les agglomérations. Inscrit dans la Constitution, le FORTA sera alimenté par des recettes à affectation obligatoire actuelles et à venir.

Au cours de la session d'automne 2015, le Conseil des Etats, en tant que conseil prioritaire, a renvoyé le projet FORTA à sa Commission des transports et des télécommunications (CTT) en lui demandant d'y intégrer ce que l'on appelle « l'arrêté sur le réseau » et de prévoir le financement nécessaire à ce projet. Sur la base de cet arrêté, près de 400 kilomètres de routes cantonales devraient être intégrés dans le réseau de routes nationales.

Lors de la session de printemps 2016, le Conseil des Etats a augmenté de manière importante la participation fédérale au financement du FORTA – notamment en raison de la votation à venir du 5 juin 2016 sur l'initiative populaire « Pour un financement équitable des transports », dite « vache à lait » (14.089).

Le Conseil national a traité le projet FORTA neuf jours après le net rejet par le peuple et tous les cantons de cette initiative. Sa majorité a suivi dans les grandes lignes les décisions du Conseil des Etats.

En résumé, le projet vise à utiliser de nouvelles sources de recettes pour assurer le financement du FORTA. Ainsi la surtaxe sur les huiles minérales augmentera de 30 à 34 centimes, ce qui correspond à une augmentation de 4 centimes du prix de l'essence. Seront également affectées au FORTA les recettes provenant de la vignette autoroutière, de la taxe sur l'importation d'automobiles et, à partir de 2020, de la nouvelle taxe sur les véhicules électriques.

A cela s'ajoute désormais – en règle générale – 10 % du produit net de l'impôt à la consommation sur tous les carburants, ce qui représente environ 250 millions de francs – dont la moitié est utilisée pour la mise en œuvre de l'arrêté sur le réseau. Quant à la contribution des cantons, elle s'élève à 60 millions de francs.

Lors du vote final au Conseil des Etats, l'arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Projet 1 - modification de la Constitution fédérale) a été adopté par 41 voix contre 1 et 2 abstentions. Au Conseil national, tous les députés des partis bourgeois ont voté en faveur du projet. Quant au groupe socialiste et au groupe des Verts, ils ont voté contre le projet à l'exception de quatre députés écologistes (146 voix contre 48 et 4 abstentions).

La loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA) (Projet 2) a été adoptée par le Conseil des Etats à l'unanimité (44 voix contre 0) et par le Conseil national par 196 voix contre 2, l'opposition provenant du groupe de l'Union démocratique du Centre (UDC).

Rappel des faits

Le 18 février 2015, le Conseil fédéral a approuvé le message, dont la teneur est résumée ci-après. Depuis 1960, le trafic individuel motorisé a plus que quintuplé en Suisse. Cette évolution met les infrastructures à rude épreuve, augmente les coûts d'exploitation et d'entretien, et entraîne des problèmes de circulation. Ainsi, 85 à 90 % des embouteillages se produisent sur les autoroutes des régions urbaines. Dans le même temps, vu que les dépenses sont supérieures aux recettes et que les provisions du financement spécial pour la circulation routière (FSCR) seront quasiment épuisées d'ici fin 2018, un déficit se profile. Dans le message relatif au FORTA, le Conseil fédéral crée les conditions nécessaires au comblement des lacunes structurelles du système actuel, au financement à long terme des routes nationales et des contributions fédérales aux projets d'agglomération, et à l'élimination par

étapes des goulets d'étranglement. La Suisse pourra ainsi continuer de profiter d'un réseau de transport de qualité.

Le FORTA est illimité dans le temps, contrairement au fonds d'infrastructure actuel, et inscrit dans la Constitution. Il doit permettre de financer à la fois les dépenses relatives aux routes nationales et les contributions fédérales aux projets d'agglomération, ce qui améliorera la fiabilité de la planification et de la réalisation ainsi que la transparence. A l'instar du fonds d'infrastructure ferroviaire, le FORTA sera directement alimenté par des recettes à affectation obligatoire actuelles et à venir.

Afin de combler le déficit prévisible, le Conseil fédéral propose au Parlement les mesures énumérées ci-après.

Le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles (impôt à la consommation sur les véhicules et leurs composants prélevé par la Confédération) devra, à l'avenir, être affecté au FORTA – produit ayant atteint quelque 375 millions de francs par an ces dernières années. Il en va de même des recettes provenant de la vignette automobile, qui s'élèvent à environ 320 millions de francs.

Le Conseil fédéral a aussi prévu de relever de 6 centimes par litre dans un premier temps la surtaxe sur les huiles minérales, qui est actuellement de 30 centimes par litre.

La surtaxe sur les huiles minérales n'a pas changé depuis 1974.

Le moment du relèvement de la surtaxe dépendra de l'évolution des réserves du fonds et des besoins effectifs, et pourrait intervenir vers 2018.

Le Conseil fédéral prévoit aussi, à titre de mesure supplémentaire qui devrait prendre effet à partir de 2020 au plus tôt, la possibilité d'une contribution financière par les véhicules à propulsion alternative (par ex. les voitures électriques).

Les mesures prises au niveau des recettes pour combler le déficit prévisible devraient rapporter quelque 800 millions de francs par an entre 2018 et 2030. Du côté des dépenses, le Conseil fédéral s'efforcera de réaliser des gains en termes d'efficacité des routes nationales ainsi que des économies dans ce domaine, pour environ 200 millions de francs par an.

Le financement spécial pour la circulation routière (FSCR) et l'affectation de la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales seront maintenus parallèlement au FORTA. Le FSCR sert au financement des contributions destinées aux cantons. Celles qui sont versées pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques seront désormais illimitées dans le temps.

Maintenir une infrastructure de transport performante exige non seulement de conserver et d'achever le réseau, mais aussi de procéder à des accroissements de capacité ciblés. Pour les routes nationales, ces derniers seront à l'avenir regroupés dans un programme de développement stratégique (PRODES) analogue à celui existant pour le rail et réalisés par étapes. Le Conseil fédéral soumettra au Parlement un message sur une phase d'aménagement en général tous les quatre ans et lui demandera simultanément le crédit d'engagement nécessaire. Les Chambres fédérales se prononceront non seulement sur les projets et sur leur degré de priorité, mais aussi sur leur financement. Elles détermineront les projets à réaliser, tous les quatre ans.

(Source : communiqué de presse du Conseil fédéral du 18.02.2015)

Délibérations

Lors de la session d'automne 2015, le **Conseil des Etats** a renvoyé le projet FORTA à sa Commission des transports et des télécommunications (CTT) en lui demandant d'y intégrer l'arrêté sur le réseau et de prévoir le financement nécessaire à ce projet. Sur la base de cet arrêté, 400 kilomètres de routes qui dépendaient initialement des cantons devront être intégrés dans le réseau des routes nationales. En 2013, l'arrêté sur le réseau avait été rejeté par le peuple, car il était alors prévu de financer ce réseau au moyen d'une augmentation du prix de la vignette autoroutière (100 francs).

Lors de la session de printemps 2016, le Conseil des Etats a décidé de s'écarter de la version du Conseil fédéral en augmentant la contribution fédérale au financement du FORTA, notamment en raison de la votation à venir du 5 juin 2016 sur l'initiative populaire « Pour un financement équitable des transports », dite « vache à lait » (14.089) – initiative rejetée de manière nette par le peuple et les cantons. Si cette initiative avait été acceptée, les quelque 1,5 milliard de francs provenant de l'impôt sur les huiles minérales auraient été affectés à la construction routière au lieu d'alimenter les caisses de la Confédération.

Le Conseil des Etats a décidé d'attribuer au FORTA au total 10 % du produit de l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants, perçus jusque-là par la Confédération. Ainsi, dans un premier temps, la part de l'impôt sur les carburants devant être affectée à la circulation routière sera augmentée de 5 %, passant de 50 % à 55 %. Les recettes supplémentaires de 125 millions de francs qui devraient être ainsi engendrées pourraient compenser une augmentation moindre du prix de l'essence. Dans son message, le Conseil fédéral avait initialement proposé au Parlement d'augmenter

la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants de 6 centimes par litre – et il avait même évoqué une augmentation de 12 à 15 centimes lors de la consultation préalable. A la demande de la commission, cependant, le Conseil des Etats a limité l'augmentation à 4 centimes.

D'après la version du Conseil des Etats, la part de l'impôt sur les carburants devant être affectée à la circulation routière devra pouvoir être augmentée d'encre 5 % au maximum pour atteindre 60 % deux ans après l'entrée en vigueur du FORTA. Cela produirait des recettes de 125 millions de francs qui pourraient servir à financer l'intégration de 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau des routes nationales. Il est prévu que les cantons participent à hauteur de 60 millions de francs au financement de cette intégration, dont le coût est estimé à 185 millions de francs.

Les décisions du Conseil des Etats conduiraient à affecter à l'avenir 650 millions de francs issus des caisses de l'Etat fédéral au financement des routes ; cela alors que le Conseil fédéral avait demandé que seul le produit de l'impôt sur les véhicules automobiles – estimé à environ 400 millions de francs par an – soit nouvellement destiné à ce financement. Si l'on ajoute à cela le produit de l'impôt prévu sur les véhicules électriques (110 millions de francs), quelque 760 millions de francs supplémentaires seraient à l'avenir affectés aux routes.

Des propositions provenant de parlementaires de gauche et visant à moins grever les caisses fédérales n'ont rencontré aucun succès. Une minorité – composée de membres du groupe socialiste – a proposé en vain d'affecter au fonds une part un peu plus importante du produit de l'impôt sur les carburants tout en continuant à laisser l'Etat fédéral bénéficier du produit de l'impôt sur les véhicules automobiles. Cette même minorité a en outre mis en garde contre des mesures d'économies, notamment, qui devraient être imposées aux domaines de la formation, de l'armée ou de l'agriculture, si la Confédération devait financer encore plus le réseau routier.

Par ailleurs, des propositions de parlementaires bourgeois visant à ponctionner davantage les caisses fédérales en faveur du FORTA ont été refusées.

Le **Conseil national** a examiné le projet durant la session d'été 2016, neuf jours après le net rejet par le peuple et les cantons de l'initiative « vache à lait ».

Une minorité issue de la gauche et des Verts a demandé en vain que le projet soit renvoyé au Conseil fédéral avec le mandat de présenter, avant l'examen du FORTA, une vue d'ensemble du développement des transports qui s'étende jusqu'en 2040 et prenne en considération tous les moyens et modes de transport.

Le Conseil national a suivi dans les grandes lignes les décisions du Conseil des Etats. Diverses propositions de modification de la gauche et de la droite se sont soldées par un échec, à quelques exceptions près. C'est ainsi que le Conseil national a fixé à 10 % – ce qui correspond à 250 millions de francs par an – la part supplémentaire du produit de l'impôt sur les huiles minérales grevant les carburants qui doit être affectée au FORTA. Le Conseil des Etats avait lui-même inscrit une limite maximale de 10 % dans le projet. A l'instar de la Chambre haute, le Conseil national a en outre approuvé l'intégration de 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau national.

En ce qui concerne l'augmentation du prix de l'essence, la Chambre basse a suivi le Conseil des Etats et a décidé, contre la volonté du groupe UDC, de relever de 4 centimes par litre la surtaxe sur les huiles minérales pour qu'elle atteigne 34 centimes par litre. C'est en vain que la gauche et les Verts ont proposé d'augmenter le prix de 6 centimes. De même, ils ont échoué à remettre en question certaines décisions du Conseil des Etats et à faire adopter la ligne du Conseil fédéral pour ce qui concerne la contribution de l'Etat fédéral. Quant aux parlementaires bourgeois, ils ne sont pas parvenus à faire des usagers de la route les seuls bénéficiaires du FORTA. C'est ainsi qu'a été rejetée une proposition, provenant d'une majorité des membres de la commission, qui s'opposait à ce que des montants issus du FORTA soient alloués à des mesures concernant le trafic ferroviaire (trafic d'agglomération).

S'opposant à une proposition d'une minorité de gauche, le plénum a tenu à ce que le fonds routier ne puisse être affecté par un éventuel grand programme d'économies du Conseil fédéral. A la différence du Conseil des Etats, le Conseil national a refusé d'accorder au Conseil fédéral la compétence d'adapter, en cas de nécessité, le montant de la taxe sur l'essence au renchérissement.

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont fini par éliminer les deux divergences restantes en troisième lecture.

La première divergence portait sur la marge de manœuvre relative à la part de l'impôt sur les huiles minérales qui doit être affectée à la circulation routière. A la demande de sa commission compétente, le Conseil national s'est finalement rallié sur ce point à la décision du Conseil des Etats : « en règle générale », 10 % des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales devraient être affectés au FORTA. La formulation « en règle générale » devrait permettre de réagir en cas de programme d'économies. Le Conseil national avait d'abord insisté pour que les 10 % soient fixés dans la loi.

S'agissant de la deuxième divergence, l'avis du Conseil des Etats l'a aussi emporté : le Conseil fédéral doit pouvoir adapter le montant de la taxe sur les huiles minérales à un éventuel renchérissement, afin d'éviter une chute des recettes en valeur réelle.

L'arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (Projet 1 - modification de la Constitution) a été adopté par le Conseil des Etats au vote final par 41 voix contre 1 et 2 abstentions. Au Conseil national, tous les parlementaires bourgeois ont voté en faveur du projet. Le groupe socialiste et le groupe des Verts s'y sont opposés, à l'exception de quatre députés écologistes (146 voix contre 48 et 4 abstentions).

La LFORTA (Projet 2) a été adoptée au Conseil des Etats à l'unanimité par 44 voix contre 0, et au Conseil national par 196 voix contre 2, l'opposition provenant du groupe UDC.
(La présente loi est sujette au référendum. Elle sera publiée dans la Feuille fédérale après que l'arrêté fédéral du 30 septembre 2016 sur la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération a été accepté par le peuple et les cantons)

2. Riassunto delle deliberazioni

15.023 Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Risanamento finanziario e Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali

Messaggio del 18 febbraio 2015 concernente la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, il risanamento finanziario e il Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali («Messaggio FOSTRA») (FF 2015 1717)

Il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) servirà a garantire nel lungo periodo il finanziamento delle strade nazionali e dei contributi federali destinati ai progetti relativi ai trasporti negli agglomerati, risolvendo i difetti strutturali del sistema di finanziamento attuale. Sancito a livello costituzionale, il FOSTRA viene alimentato con risorse esistenti e nuove a destinazione vincolata.

Durante la sessione autunnale 2015, in veste di prima camera il Consiglio degli Stati ha rinviato il progetto alla propria Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT) chiedendole di inserirvi il cosiddetto decreto concernente la rete e di occuparsi del necessario finanziamento. Tale decreto prevede l'integrazione di quasi 400 chilometri di strade cantonali nella rete delle strade nazionali.

Durante la sessione primaverile 2016 il Consiglio degli Stati ha considerevolmente aumentato la quota prelevata dalle casse della Confederazione per finanziare il FOSTRA, non da ultimo anche in vista della votazione del 5 giugno 2016 sull'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti», la cosiddetta iniziativa della vacca da mungere (14.089).

Nove giorni dopo il chiaro no di Popolo e Cantoni a quest'iniziativa, il progetto è stato esaminato anche dal Consiglio nazionale che, a maggioranza, ha seguito nel complesso le decisioni del Consiglio degli Stati.

Conclusione: per assicurare un finanziamento sufficiente del FOSTRA, verranno sfruttate nuove fonti d'introito. Il supplemento fiscale sugli oli minerali passerà da 30 a 34 centesimi, con un conseguente aumento di 4 centesimi del prezzo della benzina. Inoltre, nel FOSTRA confluiranno i proventi del contrassegno autostradale e dei tributi all'importazione di autoveicoli e, dal 2020, di una nuova tassa sui veicoli elettrici.

A ciò si aggiungerà di norma il 10 per cento del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, ossia un importo pari a circa 250 milioni di franchi, di cui la metà sarà impiegata per attuare il decreto concernente la rete. Anche i Cantoni contribuiranno con 60 milioni di franchi.

Nella votazione finale, il Consiglio degli Stati ha accolto il decreto federale concernente la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (Disegno 1 - modifica della Costituzione federale) con 41 voti contro 1 e 2 astensioni. In Consiglio nazionale tutti i membri dei partiti borghesi si sono espressi a favore del progetto. Il PS e i Verdi lo hanno invece respinto con 4 eccezioni (146 contro 48 e 4 astensioni). La legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA) (Diesego 2) è stata accolta dal Consiglio degli Stati all'unanimità (44 voti favorevoli e nessun contrario) e dal Consiglio nazionale con 196 voti contro 2 contrari dell'UDC.

Situazione iniziale

Il 18 febbraio 2015 il Consiglio federale ha adottato il messaggio e, in sintesi, ha stabilito quanto segue: Dal 1960 il traffico motorizzato privato in Svizzera è più che quintuplicato, situazione che mette a dura prova l'infrastruttura esistente, genera costi supplementari per l'esercizio e la manutenzione e causa problemi di viabilità: l'85-90 per cento di tutte le code si forma lungo le autostrade nelle aree urbane. Contemporaneamente si profila una carenza di copertura finanziaria, in quanto le uscite sono superiori alle entrate ed entro il 2018 gli accantonamenti del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) saranno pressoché esauriti. Con il messaggio FOSTRA il Consiglio federale crea i presupposti per risolvere le carenze strutturali del sistema odierno, garantire nel lungo periodo il finanziamento delle strade nazionali e dei contributi federali destinati ai programmi di agglomerato e realizzare, procedendo per fasi, gli interventi per l'eliminazione dei problemi di capacità, assicurando alla Svizzera una rete viaria efficiente anche in futuro.

A differenza del Fondo infrastrutturale esistente, il FOSTRA ha durata indeterminata ed è sancito nella Costituzione. Con esso saranno finanziati attraverso un unico strumento tutte le attività connesse alle

strade nazionali e i contributi federali per i programmi di agglomerato, aumentando così la certezza di programmazione e realizzazione e migliorando la trasparenza. Analogamente a quanto avviene per il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, le entrate a destinazione vincolata, nuove e attuali, confluiranno direttamente nel FOSTRA. Per colmare il disavanzo che va delineandosi, il Consiglio federale chiede al Parlamento essenzialmente quanto segue:

in futuro dovranno essere assegnate al FOSTRA le entrate provenienti dall'imposta sugli autoveicoli (imposta di consumo che la Confederazione riscuote sulle automobili e le loro parti costitutive), che negli ultimi anni ammontava annualmente a circa 375 milioni di franchi. Dovrebbe pure confluire nel FOSTRA il gettito del contrassegno autostradale pari a circa 320 milioni di franchi.

Secondo il disegno del Consiglio federale, il supplemento fiscale sugli oli minerali andrà inizialmente aumentato di 6 centesimi al litro. Attualmente ammonta a 30 centesimi ed è rimasto invariato dal 1974. L'entrata in vigore dell'aumento dipenderà dall'evoluzione delle riserve del Fondo e dall'effettivo bisogno, ma probabilmente ciò avverrà a partire dal 2018.

Un ulteriore intervento prevede, non prima del 2020, che anche i veicoli a propulsione alternativa, quali le auto elettriche, partecipino al finanziamento.

Le misure sul fronte delle entrate per colmare il deficit di finanziamento consentiranno presumibilmente di generare nel periodo 2018-2030 un gettito supplementare di circa 800 milioni di franchi. Sul fronte delle uscite per le strade nazionali, il Consiglio federale punta a ottenere risparmi e aumenti di efficienza dell'ordine di circa 200 milioni annui.

Accanto al FOSTRA viene mantenuto il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS), alimentato dalla metà del gettito dell'imposta sugli oli minerali, pari a circa 1,5 miliardi di franchi l'anno. Il FSTS consente alla Confederazione di finanziare i contributi ai Cantoni ad esempio per le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche, oppure i contributi per la protezione ambientale, del paesaggio e dai pericoli naturali.

Per assicurare l'efficienza dell'infrastruttura di trasporto è necessario non solo mantenerne la qualità e realizzare opere di completamento della rete, ma anche effettuare interventi mirati di potenziamento. Quelli concernenti le strade nazionali, analogamente al settore ferroviario, saranno d'ora in poi raccolti nel Programma di sviluppo strategico strade nazionali (PROSTRA) e attuati procedendo per fasi. Il Consiglio federale presenterà al Parlamento ogni quattro anni un messaggio contenente una fase di potenziamento e richiederà al contempo un credito d'impegno. Il Parlamento si pronuncerà sia sui progetti e il loro ordine di priorità sia sul finanziamento, definendo quali di essi andranno realizzati nel successivo quadriennio.

(Fonte: Comunicato stampa del Consiglio federale del 18.02.2015)

Deliberazioni

Durante la sessione autunnale 2015 il **Consiglio degli Stati** ha rinviato il progetto alla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT), incaricandola di integrarvi il cosiddetto decreto concernente la rete e di occuparsi del finanziamento necessario. Con tale decreto verrebbero integrati nella rete delle strade nazionali 400 chilometri di strade finora di competenza cantonale. Nel 2013 il decreto era stato respinto dal Popolo poiché prevedeva un finanziamento attraverso l'aumento del prezzo del contrassegno autostradale (100 franchi).

Durante la sessione primaverile 2016, il Consiglio degli Stati ha deciso di aumentare il contributo prelevato dalle casse della Confederazione per finanziare il progetto FOSTRA, smentendo così il Consiglio federale. Questa decisione era stata presa non da ultimo anche in vista della votazione popolare del 5 giugno 2016 sull'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti», la cosiddetta iniziativa della vacca da mungere (14.089), in seguito chiaramente respinta da Popolo e Cantoni. Se invece l'iniziativa fosse stata accolta, i circa 1,5 miliardi di franchi d'imposte sugli oli minerali sarebbero confluiti nella costruzione di strade anziché nelle casse della Confederazione.

Il Consiglio degli Stati ha deciso di far confluire nel FOSTRA in totale il 10 per cento dell'imposta sugli oli minerali gravante i carburanti che finora veniva incassata dalla Confederazione. La prima tappa consiste pertanto nell'aumentare di 5 punti percentuali la quota a destinazione vincolata (attualmente 50%) di quest'imposta sui carburanti, portandola così al 55 per cento. Questo si tradurrebbe in un aumento delle entrate pari a 125 milioni di franchi che compenserebbe il minor aumento del prezzo della benzina. Nel suo messaggio il Consiglio federale aveva inizialmente proposto al Parlamento di aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali gravante i carburanti di 6 centesimi al litro, mentre durante la consultazione la proposta era stata addirittura di 12-15 centesimi. Tuttavia, su proposta della Commissione, il Consiglio degli Stati ha ridotto il supplemento a 4 centesimi.

Il Consiglio degli Stati ritiene che, due anni dopo l'entrata in vigore del FOSTRA, la quota a destinazione vincolata dell'imposta sui carburanti dovrebbe poter essere aumentata di un altro 5 per

cento al massimo, e dunque portata al 60 per cento, per poter finanziare con questi ulteriori 125 milioni di franchi il trasferimento di 400 chilometri di strade dai Cantoni alla Confederazione. I Cantoni parteciperanno con 60 milioni di franchi al finanziamento dei costi cagionati dall'operazione e pari a 185 milioni di franchi.

Con le decisioni del Consiglio degli Stati, in futuro dalle casse della Confederazione verrebbero prelevati 650 milioni di franchi per il finanziamento delle strade, mentre il Consiglio federale chiedeva di finanziare le strade unicamente mediante il gettito dell'imposta sugli autoveicoli, ossia con un importo probabilmente pari a circa 400 milioni di franchi l'anno.

Con la prevista tassa sui veicoli elettrici (110 milioni), secondo il Consiglio degli Stati confluirebbero nella cassa delle strade circa 760 milioni di franchi.

Le richieste dei partiti di sinistra, di gravare in misura minore le casse della Confederazione non sono state accolte. Una minoranza, composta da membri del Gruppo socialdemocratico, ha invano chiesto di attribuire al Fondo una quota dell'imposta sui carburanti leggermente superiore e continuare a far confluire l'imposta sugli autoveicoli nelle casse della Confederazione. Questa minoranza ha tra l'altro messo in guardia sulle misure di risparmio che si ripercuoterebbero su settori quali formazione, esercito o agricoltura se la Confederazione chiedesse un contributo maggiore a favore delle strade.

Sono state anche respinte richieste dei membri dei partiti borghesi che volevano gravare ancor di più le casse della Confederazione a favore del FOSTRA.

Nove giorni dopo il chiaro no di Popolo e Cantoni all'iniziativa della vacca da mungere, il progetto è stato esaminato anche dal **Consiglio nazionale** durante la sessione estiva 2016.

Una minoranza rosso-verde ha chiesto senza successo di rinviare il disegno al Consiglio federale, con l'incarico di presentare, prima delle deliberazioni sul FOSTRA, una visione generale sull'evoluzione del traffico fino al 2040 che tenesse conto di tutti i modi e mezzi di trasporto.

Il Consiglio nazionale ha seguito a grandi linee le decisioni del Consiglio degli Stati. Le richieste di modifica formulate dalla destra e dalla sinistra sono, salvo qualche eccezione, tutte naufragate. Pertanto, il Consiglio nazionale ha fissato al 10 per cento la quota supplementare dell'imposta sugli oli minerali gravante i carburanti che confluirà nel FOSTRA. Il Consiglio degli Stati aveva previsto nel disegno un limite massimo del 10 per cento. Questa quota fissa del 10 per cento che confluirà nella cassa delle strade corrisponde a 250 milioni di franchi l'anno.

Entrambe le Camere hanno approvato il trasferimento alla Confederazione di 400 chilometri di strade cantonali.

Per quanto riguarda l'aumento del prezzo della benzina, la Camera bassa ha seguito il Consiglio degli Stati e deciso, contro la volontà del Gruppo UDC, di aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali di 4 centesimi al litro, portandolo così a 34 centesimi. Le richieste formulate dalla sinistra e dai verdi di aumentare il prezzo di 6 centesimi non sono invece state accolte. Sono falliti anche i tentativi di annullare in parte le decisioni del Consiglio degli Stati e seguire la linea del Consiglio federale per quanto riguarda il contributo prelevato dalle casse della Confederazione. D'altro canto si sono pure arenati i borghesi con la pretesa di orientare maggiormente il FOSTRA alle esigenze degli utenti della strada. Non ha avuto alcuna possibilità neppure la richiesta della maggioranza della Commissione di non utilizzare i contributi assegnati al FOSTRA per misure a favore del traffico ferroviario (traffico d'agglomerato).

Contrariamente a una richiesta di minoranza avanzata dalla sinistra, il plenum ha stabilito che il Fondo per le strade non può essere toccato qualora in futuro la Confederazione prevedesse un programma di risparmio più ampio. A differenza del Consiglio degli Stati, il Consiglio nazionale ha negato al Consiglio federale la competenza di adeguare, se necessario, l'imposta sulla benzina al rincaro.

Le **Camere** hanno infine appianato ancora un paio di divergenze dopo due andirivieni.

A far discutere è stato il margine di manovra riguardante la destinazione vincolata dell'imposta sugli oli minerali. Su proposta della propria Commissione dei trasporti, il Consiglio nazionale si è infine allineato alla decisione del Consiglio degli Stati. Oltre all'attuale 50 per cento dei proventi dell'imposta sugli oli minerali, nel FOSTRA dovrà confluire «di regola» un 10 per cento supplementare. L'utilizzo dell'espressione «di regola» permetterà di reagire a programmi di risparmio. Inizialmente il Consiglio nazionale aveva insistito nel voler inserire nella legge un 10 per cento fisso.

Il Consiglio degli Stati l'ha spuntata anche per quanto riguarda la seconda divergenza rimasta: il Consiglio federale dovrà poter adeguare al rincaro le tariffe d'imposta sugli oli minerali per evitare la diminuzione delle entrate reali.

Nella votazione finale, il Consiglio degli Stati ha accolto il decreto federale concernente la creazione di un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (Disegno 1 - modifica della Costituzione federale) con 41 voti contro 1 e 2 astensioni. Nel Consiglio nazionale tutti i

membri dei partiti borghesi si sono espressi a favore del progetto. Il PS e i Verdi lo hanno invece respinto con 4 eccezioni (146 contro 48 e 4 astensioni).

La legge federale concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA) (Disegno 2) è stata accolta dal Consiglio degli Stati all'unanimità (44 voti favorevoli e nessun contrario) e dal Consiglio nazionale con 196 voti contro 2 contrari dell'UDC.

(La presente legge sottostà a referendum facoltativo. Essa è pubblicata nel Foglio federale non appena il decreto federale del 30 settembre 2016 concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato sarà stato approvato dal Popolo e dai Cantoni.)



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**

Erstrat - Premier 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 Eberle

Rückweisung des Geschäftes an die KVF-SR

mit dem Auftrag, den Netzbeschluss 2012 in die Vorlage NAF zu integrieren sowie deren Finanzierung vertieft abzuklären und sicherzustellen.

Proposition Eberle

Renvoyer l'objet à la CTT-CE

avec mandat d'intégrer l'arrêté sur le réseau 2012 dans le projet FORTA, de déterminer les besoins de financement qui en résultent et de faire en sorte que ce dernier soit assuré.

Le président (Hêche Claude, président): Je vous propose de tenir un seul débat d'entrée en matière sur les quatre projets.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Zuerst ein paar Worte zur Ausgangslage: Die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr werden heute aus zweckgebundenen Mitteln finanziert, aus der sogenannten Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Zweckgebunden sind 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen, die Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag sowie die Einnahmen aus der Autobahnvignette. Pro Jahr sind das momentan etwa 3,8 Milliarden Franken.

Mit der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird heute im Wesentlichen Folgendes finanziert: Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen; Beiträge an den Infrastrukturfonds, über den dann die Fertigstellung





des Netzes, die Beseitigung der Engpässe, die Beiträge an den Agglomerationsverkehr sowie die Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen finanziert werden; Beiträge an den öffentlichen Verkehr, zum Beispiel das Neat-Viertel; sowie Transferbeiträge vom Bund an die Kantone. Dazu gehören unter anderem: nichtwerkgebundene Beiträge an Kantone oder Kostenbeiträge an Hauptstrassen in den Kantonen.

Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr weist heute strukturelle Mängel auf, das ersehen Sie bereits aus den gerade gemachten, recht komplizierten Ausführungen. Zu diesen Mängeln gehören: die mangelnde Flexibilität in der jährlichen Steuerung, das Jährlichkeitsprinzip, das Rückstellungsdilemma sowie die Aufteilung der Finanzierung der Nationalstrassenaufgaben auf zwei Gefässe.

Weiter zeichnet sich in der heutigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr ab 2018 eine durchschnittliche jährliche Finanzierungslücke von 1,3 Milliarden Franken ab. Dafür gibt es im Wesentlichen folgende Ursachen: Der Aufgabenkreis der Spezialfinanzierung Strassenverkehr ist erweitert worden, zum Beispiel um Beiträge an die Agglomerationsprogramme; die massive Zunahme des motorisierten Individualverkehrs strapaziert die in die Jahre gekommene Infrastruktur, und sie erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt; wegen verbrauchsärmeren Fahrzeugen gehen die Einnahmen aus Mineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag zurück; und bis Ende 2018 werden die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gemäss heutigem Kenntnisstand praktisch abgebaut sein.

Nun zum Inhalt der Vorlage: In seiner Botschaft vom 18. Februar 2015 schlägt der Bundesrat im Wesentlichen Folgendes vor: Zur Behebung der heutigen strukturellen Mängel der Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds geschaffen - das analog zum Bahninfrastrukturfonds. Er dient dazu, die Nationalstrassenaufgaben, d. h. Betrieb, Unterhalt, Ausbau, Netzfertigstellung, Engpassbeseitigung und die Bundesbeiträge für die Agglomerationsverkehrsprojekte aus einem einzigen Gefäss zu finanzieren. Damit werden die Planungs- und Realisierungssicherheit sowie die Transparenz verbessert. Wie beim Bahninfrastrukturfonds fließen bestehende und neue Einnahmen zweckgebunden direkt in den Fonds. Die heutige Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird, wenn auch in veränderter Form, beibehalten. Neu werden über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr Transferbeiträge vom Bund an die Kantone und die Beiträge an den öffentlichen Verkehr beglichen. Dabei werden die Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen in Zukunft auch unbefristet sein. Zur Schliessung der sich abzeichnenden Finanzierungslücke sieht die Vorlage ein- und ausgabenseitige Massnahmen vor - ich komme nachher kurz darauf zurück.

Weiter will der Bundesrat die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes gezielt erhalten und verbessern. Die dafür notwendigen Kapazitätsausbauten sind Teil des strategischen Entwicklungsprogramms (Step). Das Step Nationalstrassen orientiert sich am Sachplan Verkehr und an der nationalen Infrastrukturstrategie und erfolgt analog zum Step Bahninfrastruktur. Sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung entscheidet das Parlament. Es legt jeweils alle vier Jahre fest, was realisiert werden soll. Das Step Nationalstrassen enthält aktuell Projekte mit einem Investitionsvolumen von 16 Milliarden Franken. Diese umfassen die Module 1, 2 und 3, die bisher im Programm Engpassbeseitigung enthalten waren, sowie die Netzergänzungen Umfahrung Morges und die Glattalautobahn, die ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. Die beiden Strecken waren schon im Netzbeschluss 2012 enthalten. Schliesslich ermöglicht die Vorlage, die Agglomerationsprogramme weiterzuführen, weil sie in Zukunft unbefristet über den Fonds mitfinanziert werden. Bis heute ist nur die Finanzierung der Agglomerationsprogramme der ersten und der zweiten Generation sichergestellt.

Ich komme nun zu den Massnahmen, die vom Bundesrat zur Schliessung der Finanzierungslücke vorgeschlagen werden.

Zuerst zu den ausgabenseitigen Massnahmen: Durch Effizienz- und Effektivitätsgewinne und Verzicht können Einsparungen von rund 200 Millionen Franken jährlich erreicht werden, und es kann vermieden werden, dass die Ausgaben noch stärker ansteigen. Zusätzlich ist vorgesehen, die Ausgaben für Kapazitätsausbauten und die Beiträge an die Agglomerationsprogramme zeitlich zu verschieben und zu erstrecken.

Einnahmenseitig sieht der Bundesrat folgende Massnahmen vor: Der Mineralölsteuerzuschlag soll bei Bedarf um 6 Rappen pro Liter erhöht werden. Das würde ab dem Jahr 2018 zu Mehreinnahmen für den NAF von durchschnittlich rund

AB 2015 S 887 / BO 2015 E 887

300 Millionen Franken im Jahr führen; das ist ein Mittelwert für die Jahre 2018 bis 2030. Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert. Dann fliesst die Verbrauchssteuer, die der Bund auf Automobilen und ihren Bestandteilen erhebt, die sogenannte Automobilsteuer, heute in die allgemeine Bundeskasse. Im Sinne einer Beteiligung des Bundeshaushaltes an der Schliessung der Finanzierungslücke im NAF und indirekt neu auch



in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr schlägt der Bundesrat die Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF vor. In den letzten fünf Jahren wurden aus der Automobilsteuer durchschnittlich 375 Millionen Franken pro Jahr generiert. Für die Jahre 2018 bis 2030 rechnet man mit durchschnittlichen Einnahmen von 398 Millionen Franken pro Jahr aus der Automobilsteuer. Auf den Automobilen mit alternativen Antriebsarten und Energien, z. B. Elektroautos, werden heute keine zu den Mineralölsteuern äquivalenten Abgaben erhoben. Der Bundesrat schlägt nun vor, dass analog zu den Mineralölsteuern und der Nationalstrassenabgabe auf Verfassungsstufe die Möglichkeit der Erhebung einer Abgabe für Automobile mit alternativen Antriebsarten und Energien ab dem Jahr 2020 geschaffen wird. In den Jahren 2020 bis 2030 könnten damit durchschnittlich schätzungsweise 109 Millionen Franken pro Jahr generiert werden. Weiter soll zur Schliessung der Finanzierungslücke für die Mineralölsteuertarife - Grundsteuer und Mineralölsteuerzuschlag sind damit gemeint - ein Teuerungsausgleich möglich sein. Schliesslich sollen nach der Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung die freiwerdenden Mittel dem NAF zugeschrieben werden. Damit wird sich der Zufluss in den NAF nach 2030 um etwa 230 Millionen Franken pro Jahr erhöhen.

Die vorgeschlagenen einnahmenseitigen Massnahmen generieren 2018 bis 2030 insgesamt etwa 800 Millionen Franken Mehreinnahmen im Jahr. Damit kann die Finanzierungslücke von etwa 1,3 Milliarden Franken für die Jahre 2018 bis 2030 nur teilweise geschlossen werden. Aufgrund der vorhandenen Reserven und der beschriebenen Massnahmen zur Erhöhung der Einnahmen und der Massnahmen auf der Ausgabenseite könnte aber der Finanzbedarf voraussichtlich bis ungefähr 2021 gedeckt werden. Anschliessend müssen aufgrund der Simulationen weiter gehende Massnahmen, zum Beispiel eine zweite Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags oder die Anwendung des Teuerungsausgleichs, ergriffen werden, um eine Unterfinanzierung zu vermeiden.

Die Kommission hat ihre Beratungstätigkeit an ihrer Sitzung vom 13./14. April 2015 mit den Anhörungen begonnen und ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. An weiteren Sitzungen vom 18. Mai, 29./30. Juni und 18. August ist die Vorlage im Detail beraten worden, wobei noch verschiedene Zusatzberichte beim Bundesamt für Raumentwicklung, bei der Eidgenössischen Finanzverwaltung und beim Bundesamt für Strassen eingeholt wurden. Ihre Kommission ist nach intensiven Diskussionen im Grundsatz dem Entwurf des Bundesrates gefolgt.

Ich gebe nun einen Überblick über die Punkte, in welchen die Kommission von der Vorlage des Bundesrates abgewichen ist.

Die Mehrheit der Kommission beantragt, die Zweckbindung der Mineralölsteuer um maximal 5 Prozent von 50 auf 55 Prozent zu erhöhen. Diese zusätzlichen 5 Prozent sollen in den NAF fliessen. Die Kommissionsmehrheit beantragt in der Konsequenz weiter, den Mineralölsteuerzuschlag um lediglich 4 Rappen pro Liter zu erhöhen; der Bundesrat hat 6 Rappen pro Liter vorgeschlagen. Je eine Minderheit beantragt, in diesen beiden Punkten dem Bundesrat zu folgen.

Weiter beantragt die Kommission, es sei auf Gesetzesstufe festzuhalten, dass der Bund die Kantone bei grossen Sanierungen und Wiederherstellungen von Passstrassen von nationaler Bedeutung unterstützen kann. Die Kommission beantragt ausserdem, in Bezug auf die Zuteilung von Fondsmitteln auf Aufgaben im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen eine durchschnittliche Bandbreite von 9 bis 12 Prozent im NAF-Gesetz festzulegen. Das sind im Durchschnitt der Jahre bei einem Preisstand 2005, also ohne Teuerung und Mehrwertsteuer, gut 200 Millionen Franken. Mit Teuerung und Mehrwertsteuer sind das im Jahr 2027 knapp 280 Millionen Franken.

Schliesslich schlägt die Kommission auch einen Zweckartikel auf Verfassungsstufe vor, der den Bund und die Kantone verpflichtet, eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur bereitzustellen, dies analog zu einem Artikel bezüglich des öffentlichen Verkehrs.

Zum Schluss noch zur Integration des Netzbeschlusses in den NAF: Die Bundesversammlung hat am 10. Dezember 2012 entschieden, knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen zusätzlich ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die damit verknüpfte Vorlage zur Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken wurde indessen 2013 in der Referendumsabstimmung verworfen, und der Netzbeschluss konnte dadurch nicht in Kraft treten. An der Sitzung vom 30. Juni 2015 hat sich Ihre Kommission nach einer intensiven Debatte in einem Grundsatzentscheid mit 10 zu 2 Stimmen dafür ausgesprochen, diese zusätzlichen 400 Kilometer mit dem NAF wieder in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Finanziert werden sollte diese Erweiterung durch eine Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken und durch eine Kostenbeteiligung der Kantone von 60 Millionen Franken pro Jahr.

In der Sitzung vom 18. August 2015 kam Ihre Kommission nach vertiefter Abklärung und nach Stellungnahmen der Kantone und der Strassenverbände auf ihren Entscheid von Ende Juni zurück und beantragt Ihnen nun mit 5 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen, den Netzbeschluss nicht in den NAF zu integrieren. Eine Minderheit beantragt die Integration des Netzbeschlusses in den NAF.



Die Kommission steht der Aufnahme der zusätzlichen Strecken nach wie vor positiv gegenüber. Sie ist aber der Meinung, dass die Frage des Netzbeschlusses nicht innerhalb des NAF, sondern zu einem späteren Zeitpunkt separat geklärt werden soll. Auch die Frage einer allfälligen Erhöhung des Vignettenpreises soll damit erst später, in Zusammenhang mit der Einführung der E-Vignette, wiederaufgenommen werden. Die Kommission hat daher eine Kommissionsmotion eingereicht, mit welcher der Bundesrat beauftragt werden soll, bis Ende 2017 eine Vorlage zur Einführung der E-Vignette und zur Inkraftsetzung des Netzbeschlusses 2012 vorzulegen. Wir werden in der Detailberatung vertieft auf die verschiedenen Anträge der Kommission eingehen können. In der Gesamtabstimmung hat die Kommission der Vorlage 1, dem Bundesbeschluss zum NAF, mit 7 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen, der Vorlage 2, dem Bundesgesetz über den NAF, mit 10 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Vorlage 3, dem Netzbeschluss, mit 7 zu 0 Stimmen bei 5 Enthaltungen, und der Vorlage 4, dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds, mit 12 zu 0 Stimmen zugestimmt. Ich bitte Sie im Namen der Kommission, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen der Kommission respektive der Kommissionsmehrheit zu folgen. Ich bitte Sie namens der Kommission auch, die Motion Ihrer Kommission 15.3799, "Netzbeschluss und E-Vignette", anzunehmen. Zum Rückweisungsantrag Eberle werde ich nach der Begründung des Antrages von Herrn Eberle noch ein paar Worte sagen.

Theiler Georges (RL, LU): Ich erlaube mir, mich in einem einzigen Votum sowohl zum Eintreten wie aber auch zum Rückweisungsantrag Eberle zu äussern. Ein NAF - das wurde vom Kommissionspräsidenten dargelegt - hat sehr viele Vorteile. Ich denke, wenn wir ihn richtig ausgestalten, bekommen wir wirklich mehr Flexibilität bezüglich der Ausbauprogramme. Wir bekommen Flexibilität bezüglich Unterhalt und Investition, und wir bekommen auch eine sichere Finanzierung. Ich bin also für Eintreten auf die Vorlage. Die Kommission hat meiner Meinung nach wesentliche Verbesserungen eingebracht, welche die Vorlage aus Sicht der Nutzer verträglicher machen. Dies ist für mich vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative ein wesentlicher und wichtiger Punkt.

AB 2015 S 888 / BO 2015 E 888

Die Kommission hat verschiedene Anträge Bieri und Theiler aufgenommen und eine Lösung gefunden, welche mehrheitsfähig sein kann. Ich habe in der Zwischenzeit auch Kontakte mit den Automobilverbänden gepflegt. Diese haben mir signalisiert: Wenn noch etwas in jene Richtung ausgebaut wird, welche die ständerätliche Kommission nun vorgegeben hat, kann man auch über einen Rückzug der Milchkuh-Initiative diskutieren. Die neue Lösung für den NAF liegt sehr nahe bei der Fabi-Vorlage, und das ist, wie ich meine, auch eine richtige Verkehrspolitik grundsätzlicher Art. Wir sollen die Möglichkeiten, die wir haben, um die Mobilität zu gewährleisten, mit dem öffentlichen und dem privaten Verkehr, eben optimal nutzen.

Die Verkehrssituation auf unseren Nationalstrassen wird immer prekärer. Ich weiss nicht, wer aus diesem Rat überhaupt noch auf der Autobahn fährt, wegen des geschenkten Generalabonnements vielleicht die wenigsten. Ich tue das hie und da. Wenn Sie dann wirklich auf dieser Autobahn A1 fahren, dann merken Sie, was es geschlagen hat. Die kleinste Unregelmässigkeit, ein kleiner Unfall führt dazu, dass einfach alles stillsteht. Jeden Morgen kommt es zu stundenlangen Staus in den Ballungsräumen. Das verursacht Kosten von 2 Milliarden Franken jährlich. Das ist volkswirtschaftlich äusserst schädlich. Wir haben nun wirklich die staatliche Aufgabe, hier für Abhilfe zu sorgen. Die gute Erreichbarkeit der Standorte in der ganzen Schweiz ist ein zentraler Standortfaktor. Das zeigen Umfragen, die gemacht werden; dort wird der Faktor der Erreichbarkeit jeweils an erster oder an zweiter Stelle genannt.

Wir haben durch die sinkenden Mineralölsteuereinnahmen ein Finanzierungsproblem; dieses Problem hat der Präsident vielleicht nicht angesprochen. Aber wir haben ständig weniger Einnahmen, weil wir ja glücklicherweise weniger Treibstoff verbrauchen. Dieses Problem muss irgendwann irgendwie gelöst werden. Mit einem Nein zum NAF würden wir dieses Problem nicht lösen, und selbstverständlich würden dann die wichtigen, zentralen Ausbauprojekte auf der Strecke bleiben.

Eine wesentliche Frage, die wir diskutiert haben, ist die Aufnahme des Netzbeschlusses in die Vorlage. Wir haben das nun wirklich in der Kommission tagelang diskutiert und haben nach Lösungen und Varianten gesucht. Ich glaube, wir haben hier sehr gute Arbeit geleistet, und Sie haben die Lösung der Kommission auf dem Tisch.

Das Problem bei diesem Netzbeschluss ist: Alle wollen den Netzbeschluss, aber keiner will ihn bezahlen. Sie können nicht einfach 250 Millionen Franken in eine Vorlage einbauen - nach dem Motto, "wir hätten auch noch gerne" -, wenn Sie sich die Frage der Finanzierung nicht ehrlich stellen. Ich bin froh, dass Herr Eberle wenigstens nicht nur den Netzbeschluss verlangt, sondern auch noch einen Ruf nach der Finanzierung macht. Das ist redlich, das finde ich so weit okay. Aber Herr Eberle, das haben wir in der Kommission alles diskutiert.



Wir sind einfach zum Schluss gekommen, dass wir nach neuen Lösungen suchen müssen, wenn niemand bereit ist zu bezahlen.

Wo liegt die Crux? Der Netzbeschluss, das muss man einfach sagen, wurde vom Volk abgelehnt. Man muss das ehrlich analysieren; man kann jetzt nicht sagen, es sei nur der Vignettenpreis gewesen. Die Gegner haben Argumente gegen den Netzbeschluss angeführt. Vor allem haben sie argumentiert, dass er dem Nutzer zu wenig bringe. Das kann man nicht abstreiten, denn die Strassen sind ja grossmehrheitlich vorhanden; es geht ja nur darum, dass neu nicht mehr die Kantone dafür zahlen, sondern der Bund. Eine Tatsache ist auch, dass die Erhöhung des Vignettenpreises, wenn wir sie in der gleichen Form brächten - anstatt 100 nur 70 Franken -, die gleichen Mängel aufweisen würde, wie sie von den Gegnern der Vorlage aufgezeigt wurden. Ein Mangel ist insbesondere, dass man keine Differenzierung bezüglich der Fahrzeuge - auch der Motorräder -, die nur für wenige Monate in Gebrauch sind, sowie bezüglich der Anhänger vornimmt. Mit dieser Etikette, die man aufklebt und dann wieder abkratzt und die keine differenzierte Handhabung zulässt, haben wir einfach eine Pfahlbauerlösung.

Die Frage ist aber auch, warum die Kantone jetzt eine zusätzliche Finanzierung abgelehnt haben. Ich muss Ihnen sagen: Es gibt Kantone, die überhaupt nicht entlastet werden. Dieser Netzbeschluss ist absolut nicht symmetrisch, bezahlen müssen die Kantone dann aber doch. Mein Kanton, der Kanton Luzern, wird am Netzbeschluss keine Freude haben. Ich kann dazu stehen, dass es im Sinne einer gesamtschweizerischen Lösung aufgenommen werden muss, aber zusammen mit den Kantonen muss eine vernünftige Finanzierung erzielt werden.

Auch die Automobilverbände waren klar und haben uns geschrieben, dass sie nichts bezahlen, dass sie keine Vignette wollen. Da muss man einfach sagen: Wenn man nicht bereit ist, dann auch Ja zu sagen, so sind das Wunschvorstellungen.

Die beste Lösung - dieser Auffassung bin ich nach wie vor - ist also diese Motion. Sie wurde mit 11 zu 0 Stimmen angenommen. Es ist also keine materielle Differenz vorhanden, ob man diesen Netzbeschluss irgendeinmal aufnehmen soll oder nicht. Wir müssen aber meiner Meinung nach zuerst die E-Vignette haben, die dann auch entsprechend differenziert angewandt werden kann. Die Frau Bundesrätin hat uns in der Kommission dann auch klar darauf hingewiesen, dass keines der Projekte, die jetzt auch in den Kantonen wieder aufgetaucht sind, bis ins Jahr 2018 überhaupt zur Ausführung gelangt. Wir verlieren also in der Sache überhaupt nichts, wenn wir jetzt diese Motion annehmen.

Deshalb bitte ich Sie, den Einzelantrag Eberle auf eine Rückweisung der Vorlage abzulehnen.

Ich habe noch eine Bemerkung bezüglich der Finanzierung generell zu machen: Die Erhöhung der Mineralölsteuer geht schon in die richtige Richtung, der Bundesrat schlägt 6 Rappen vor. Wir müssen aber einfach zur Kenntnis nehmen, dass der Benzintourismus seit Januar mit der Frankenstärke halt umgekehrt verläuft. Die Unterlagen, die wir gestern noch zu diesem Thema erhalten haben, zeigen, dass eine klare Korrelation zwischen der Benzinpreisdifferenz zum Ausland und unseren Einnahmen besteht. Wir haben uns in der Kommission sagen lassen, dass man für dieses Jahr infolge des Wegfalls des Benzintourismus beim Mineralölsteuerertrag mit einem Ausfall von 300 Millionen Franken rechnen muss. Wenn wir jetzt auf dieser Schiene die Mineralölsteuer noch weiter erhöhen, dann riskieren wir einfach, dass wir effektiv gar keine Mehreinnahmen erzielen. Das hat dann die Kommission dazu geführt, in diesem Bereich etwas Zurückhaltung zu üben. Ich bin froh, dass die KVF dann die Idee gehabt hat, neu 55 Prozent des Grundzolls für die Finanzierung zu verwenden. Das ist dann keine Mehrbelastung für den Automobilisten unmittelbarer Art, sondern eine Umschichtung der Finanzierung von den Automobilisten zur Bundeskasse. Ich meine, dass diese Umschichtung aber im Verhältnis zur Problemstellung, die wir haben, eben vertreten werden kann. Die Schäden, die durch Nichtstun entstehen, sind wesentlich grösser.

Was mich stört - ich werde dann bei Der Detailberatung darauf zurückkommen -, ist, dass wir nicht gerade gesagt haben: Wir sehen jetzt diese 5 Prozent vor. Wir haben vielmehr nur gesagt: Wir erhöhen die Zweckbindung um maximal 5 Prozent. Bekanntlich heisst "maximal 5 Prozent", dass es auch 0 Prozent sein können. Diese darauffolgenden jährlichen Diskussionen stehen natürlich im Widerspruch zur Idee des Fonds, mit welcher man eigentlich ja gerade eine Verstetigung der Investitionen und eine zuverlässige Investitionstätigkeit anstrebt.

Der NAF braucht meiner Meinung nach, wenn es eine Volksabstimmung gibt - und diese ist obligatorisch, weil wir ja die Verfassung ändern -, eine breite Unterstützung. Es braucht deshalb auch die Zustimmung der Automobilverbände. Wenn wir diese nicht haben, wird es schwierig, in einer Abstimmung Erfolg zu haben. Wir tun gut daran, die Vorlage nun in diese Richtung noch zu verbessern. Die Mehrheit hat das gemacht.

Ich bitte Sie, der Mehrheit der KVF zu folgen. Ich danke Ihnen für die Unterstützung. Ich bitte Sie nochmals, die Rückweisung abzulehnen, weil es gar keine neuen Fakten auf



AB 2015 S 889 / BO 2015 E 889

den Tisch bringen wird, wenn wir die im Rückweisungsantrag angesprochenen Fragen noch einmal angehen.

Stadler Markus (GL, UR): Die Vorlage enthält einige positive Punkte. Ich beschränkte mich hier darauf zu erwähnen, dass die Beiträge an Hauptstrassen im Mittelland, im Berggebiet und in den Randregionen nun unbefristet ausgerichtet werden und dass die Kommission einen Weg gefunden hat, bei den Pässstrassen eine Lücke aus der NFA-Konstruktionszeit wenigstens teilweise zu schliessen.

Die Vorlage enthält allerdings auch einige kritische Punkte, weshalb ich zwar für Eintreten bin, mich aber bis zum aktuellen Stand gemäss Kommission der Stimme enthalten habe. Dass es noch Verbesserungen braucht, sollen folgende Hinweise zeigen:

Zu Verkehr und Umwelt: Es bräuchte mehr Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit - Stichwort Mobility Pricing -, dies in Verbindung mit kompensatorischen Massnahmen zugunsten jener Gebiete, die dezentraler liegen und weniger geeignet sind für den öffentlichen Verkehr. Es darf bei der Fondsbildung keine umfassende Zweckbindung in Bereichen geben, in denen die externen Kosten besonders hoch sind, aber dem Fonds nicht belastet werden. Dadurch würden nämlich beim Ausgabeverhalten bzw. bei der betreffenden Tätigkeit falsche und übermässige Anreize gesetzt. Gemäss Bundesangaben belaufen sich die jährlichen externen Kosten des Strassenverkehrs auf 7,7 Milliarden Franken. Auch der öffentliche Verkehr verursacht zwar externe Kosten, doch diese sind wesentlich kleiner als beim Privatverkehr. Das ist so, auch wenn ein Teil des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse abgewickelt wird.

Das neue Finanzierungsmodell soll gemäss Bundesrat neben der Finanzierung des Betriebs und Unterhalts auch dafür sorgen, Engpässe aufzuheben, also zusätzliche Spuren, einen Sanierungstunnel und dergleichen zu bauen - kurz: die Strassenkapazität direkt oder potenziell zu erhöhen. Eine erhöhte Kapazität zieht aber nicht nur weiteren Verkehr an, sondern benötigt auch Energie und belastet die Umwelt. Es fehlen in der Botschaft aber Bezüge zur Energiepolitik; es fehlen die Verbindungen zum Klimaschutz bzw. zum Gesundheitszustand der Erde im Generellen.

Im Juni 2015 wurden die strategischen Empfehlungen zur Klimapolitik des Organs für Fragen der Klimaänderung, das den Bundesrat in Klimafragen berät, vorgestellt. Die unangenehmen Botschaften lauten: Die national und international getroffenen und geplanten Massnahmen genügen nicht, um die Erderwärmung, wie offiziell beabsichtigt, auf 2 Grad Celsius zu begrenzen. In der Schweiz haben freiwillige Massnahmen zum Klimaschutz bisher eine geringe Wirkung erzielt und sich nur teilweise bewährt. Die bisherige Verkehrspolitik ist bezüglich Klimazielen gescheitert. So weit die "NZZ" vom 5. Juli dieses Jahres. Echter Klimaschutz gehört nicht bloss an internationale Konferenzen, sondern muss ein integriertes Anliegen der nationalen Politik werden. Mobilität zu ermöglichen kann kein unbegrenztes Ziel einer nachhaltigen Politik sein.

Zu Verkehr und Finanzen: Die sogar vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer ist meines Erachtens falsch. Dieser Ertrag gehört der allgemeinen Bundeskasse; ihr würden andernfalls 400 Millionen Franken pro Jahr fehlen. Den Bierbrauern gehören die Biersteuern schliesslich auch nicht. So viel zum behaupteten inneren Zusammenhang.

Auch die mögliche Zweckbindung von bis zu weiteren 5 Prozent, also insgesamt 55 Prozent der Mineralölsteuer, entspricht viel eher einem blossen Entgegenkommen gegenüber den Interessen der Milchkuh-Initiative als der finanzpolitischen Vernunft, weil ja das Parlament nicht nur für quantitative Grössen im Strassenbereich, sondern auch für qualitative Rahmenbedingungen, d. h. für deren Anreizstrukturen, zuständig ist - ganz abgesehen von der Verantwortung für den ganzen Bundeshaushalt. Diese zusätzlich möglichen 5 Prozent sind wohl eine Steilvorlage an den Nationalrat, noch frecher zu werden. Finanzpolitisch ist störend, dass man für die Finanzierung nicht stärker auf die Verursacher zurückgreift, sondern zu einem gewichtigen Teil versucht, das Geld der Bundeskasse zu entreissen. Einen solchen Griff in die Bundeskasse haben wir beim Bahninfrastrukturfonds nicht gemacht.

Die vorgesehene Verteuerung des Mineralölsteuerzuschlags um bloss 4 Rappen und die Aufregung darüber stehen in keinem Verhältnis zur aktuellen Benzinpreisverbilligung aufgrund des starken Schweizerfrankens. Mit der zunehmenden Zweckbindung von Einnahmen sägt das Parlament am eigenen Gestaltungsast. Bei schönem Wetter mag das zwar wenig spürbar sein, wenn aber Sparprogramme unabwendbar sein werden wegen der Schuldenbremse, beißen die Letzten die Hunde, nämlich den öffentlichen Regionalverkehr, die Bildung, die Entwicklungshilfe, die Armee, die Landwirtschaft. Diese Verengung des parlamentarischen Spielraums, die auch eine Verengung der Suche nach politischen Prioritäten bedeutet, ist nicht von Gutem. Dazu würde mich auch die Haltung unserer Finanzkommission interessieren.

Zur Verkehrs- und Regionalpolitik: Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds könnte zu einer



Ungleichbehandlung von Agglomerationsstrassen einerseits und Strassen des Gebirgsraums und des ländlichen Raums andererseits führen, und zwar zulasten Letzterer. Die Bildung von zwei zweckgebundenen Kassen überzeugt nicht ganz. Der gesamte Hauptstrassenbereich ist weiterhin in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr angesiedelt, welche allein durch die rückläufigen Einnahmen aus dem Grundbeitrag der Mineralölsteuer alimentiert wird. Alles, was in der Spezialfinanzierung bleibt, unterliegt weiterhin möglichen Budgetkürzungen, nicht aber der Bereich des NAF. Es scheint mir zwingend, dass Frau Bundesrätin Leuthard eine klare Aussage zur Nichtdiskriminierung der Strassen im Gebirgsraum und im ländlichen Raum macht. Die Vorlage hat also noch viel Verbesserungspotenzial.

Bieri Peter (CE, ZG): Es ist wahrscheinlich müssig, in einem weiteren Votum über Sinn und Zweck der neuen Strassenfinanzierung zu sprechen, nachdem in dieser Sache seit einigen Jahren und insbesondere seit der erfolgreichen Fabi-Abstimmung schon viel gesagt und geschrieben worden ist. Auch als Präsident des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr (Litra) - damit ist auch gleich meine Interessenbindung bekundet - habe ich mich stets, und dies schon bei der Fabi-Abstimmung, dafür eingesetzt, dass im Nachgang zu dieser erfolgreichen Abstimmung auch für die Strasse eine Lösung gesucht wird.

Dass die Vorlage des Bundesrates nun nicht nur eine Finanzierungsvorlage ist, sondern mit dem strategischen Entwicklungsprogramm (Step) auch ein Entwicklungsprogramm für Kapazitätsausbauten enthält, ist doch ein gewichtiger Vorteil gegenüber all jenen Begehren, wie etwa der Milchkuh-Initiative, die reine Finanzierungsvorschläge sind. Der Bundesrat schlägt, sowohl in finanzieller Hinsicht als auch aus der Perspektive der Realisierungsschritte, ein paralleles und in sich konsistentes Vorgehen vor, wie es damals auch für die Fabi-Vorlage beschlossen worden war: Bundesrat, Parlament, Bürgerinnen und Bürger wissen, welche Projekte mit welchen Mitteln in näherer und fernerer Zukunft realisiert werden.

Wenn wir in unserer Kommission gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag einige Abweichungen vorgenommen haben, dann sind diese aus einer intensiven Diskussion und aus der Auseinandersetzung mit den zurzeit aktuellen Realitäten - ich denke an den Frankenkurs oder an die Treibstoffpreise - und den Begehren der interessierten Kreise - hier denke ich an die Kantone, Städte, Gemeinden, aber auch an die Verkehrsverbände - zustande gekommen. So ist etwa die Begrenzung des ersten Schrittes der Treibstoffzollerhöhung auf nur 4 Rappen eine Konzession an den derzeitigen Tanktourismus, wie das Herr Kollega Theiler erklärt hat; und das, obwohl, wie ich meine, angesichts der seit Jahrzehnten nicht mehr nachgeführten Teuerung eine wesentlich höhere Erhöhung mehr als gerechtfertigt gewesen wäre. Auch ist den kritisierenden Automobilverbänden in Erinnerung zu rufen, dass der Benzinpreis gemäss Statistik 2012 bei Fr. 1.81

AB 2015 S 890 / BO 2015 E 890

lag und zurzeit unter Fr. 1.50 liegt und dass er gemäss den Prognosen wegen der höheren Fördermengen auf absehbare Zeit hinaus weiterhin tief bleiben wird. Es mutet deshalb etwas eigenartig an, dass wegen einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um einige wenige Rappen derart laut und unverhohlen Kritik erhoben wird. Es kommt hinzu, dass die letzte Erhöhung des Zuschlages 1974, also vor über vierzig Jahren, stattgefunden hat und dass die aufgelaufene Teuerung 118 Prozent beträgt.

Auch die Mineralölsteuer, die Grundsteuer, ist seit 1994 unverändert geblieben. Es kommt hinzu, dass dank der neuen Motorentechnik der Treibstoffverbrauch je gefahrenen Kilometer in den vergangenen zehn Jahren um über ein Viertel gesunken ist. Wir fahren also in jeglicher Hinsicht heute günstiger, und dies, obwohl die Zahl, die Kapazität, die Qualität und die Sicherheit der Strassen gestiegen sind.

Um der Vorlage zum Durchbruch zu verhelfen, haben wir in unserer Kommission gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag einige Anpassungen vorgenommen, die sowohl in der Bundesverfassung als auch in den Gesetzen ihren Niederschlag gefunden haben. Ich möchte speziell darauf hinweisen, dass wir mit der gesetzlichen Festlegung einer ungefähren prozentualen Bandbreite der Mittel, die für den strassengebundenen Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen, sowohl den Vertretern des öffentlichen Verkehrs der Städte und Agglomerationen als auch den Strassenverkehrsverbänden etwas mehr Sicherheit geben konnten, auch wenn dies aus rein politischer und administrativer Sicht dem Fonds eher eine gewisse Flexibilität nimmt.

Was nun die Aufnahme des Netzbeschlusses betrifft, so haben wir in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen den Versuch unternommen, diesen nicht nur aufzunehmen, sondern dafür auch eine ausreichende, sichere Finanzierung zu finden. Diejenigen Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, welche dieses Ziel mitverfolgt haben, brachten denn auch einen Lösungsvorschlag ein, mit dem die Kantone, welche Strassen abgeben können, einen Beitrag von 50 Millionen Franken leisten würden; die Strassenbenützer würden mit einer Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken 150 Millionen Franken sowie die Bundeskasse rund 25 Millionen Franken beitragen. Wir haben den Vorschlag jedoch nur unter der Voraussetzung



eingebraucht, dass sowohl Kantone als auch Strassenverbände ein klar positives Signal geben würden. Nachdem nach unserer ersten Lesung die Reaktion der Kantone derart indifferent ausfiel und mit grössten, zum Teil auch unmöglichen Vorbehalten bestückt war und die Strassenverbände gar schrieben: "Eine Erhöhung der Nationalstrassenabgabe gefährdet die ganze NAF-Vorlage und kommt für uns nicht infrage", haben wir, ernüchtert von diesen Rückmeldungen, Abstand von der Integration des Netzbeschlusses genommen.

Wir sind uns bewusst, dass einzelne Kantone die Integration des Netzbeschlusses begrüßen würden. Ihnen ist jedoch zu entgegnen, dass selbst die am meisten davon profitierenden Kantone bei der letzten Volksabstimmung über die Vignette, die klar mit dem Netzbeschluss verlinkt war, Nein gestimmt haben. Es wurde uns - und zwar mir persönlich - nach unserem ersten Entscheid in den Medien sogar vorgeworfen, wir würden den Volksentscheid mit unserem Vorschlag nicht respektieren. Wir haben nun den Weg über eine Motion gewählt, welche die Einführung einer E-Vignette in einigen Jahren und dabei eine Verknüpfung mit dem Netzbeschluss vorsieht. Wir glauben, dass mit der E-Vignette einiges von der damals vorgebrachten Kritik aufgenommen und der Netzbeschluss so in einigen Jahren doch noch realisiert werden kann.

Diese Lösung erscheint uns erfolversprechender zu sein, als im jetzigen Moment an unserem Vorschlag festzuhalten. Ich finde den folgenden Vorgang deshalb etwas kurios: Der Vorschlag war von mir zusammen mit Kollega Theiler eingebracht worden und wurde von uns dann aufgrund der Rückmeldungen der Kantone zurückgezogen, und nun kommen die gleichen Kantone und sagen, man müsse die Sache aufnehmen. Ich erachte dieses Vorgehen mehr als nur als eigenartig.

Was nicht angehen kann - das muss ich sagen - ist der Antrag der Minderheit Hösli, welche zwar unser ursprüngliches Konzept integral übernimmt, hingegen auf eine Vignettenpreiserhöhung verzichtet, was auch immer die Gründe dafür sein mögen. Damit entsteht ein Loch in der Bundeskasse, ein Loch von über 150 Millionen Franken.

Etwas eigenartig finde ich auch den Antrag Germann, wonach die Mineralölsteuer im Verhältnis von 70 zu 30 verteilt werden soll. Dazu kann ich Ihnen sagen: Eine Verschiebung um 1 Prozent entspricht 25 Millionen Franken, wenn Sie 20 Prozent verschieben, wird in der Bundeskasse eine halbe Milliarde Franken fehlen. Ich bin dann ganz gespannt, wie Herr Germann als Mitglied der Finanzkommission dieses Loch in der Bundeskasse stopfen will. Ich meine, wir sollten nur Lösungen zustimmen, deren Finanzierung auch realistisch ist, und nicht einfach Finanzierungsmittel verschieben, was in der Bundeskasse entsprechende Löcher hinterlässt.

In dem Sinne glaube ich, dass unser Vorgehen das richtige ist. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und dann dem Konzept der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Savary Géraldine (S, VD): Saluons d'abord, dans ce débat d'entrée en matière, l'objectif visé par le Conseil fédéral avec ce grand projet. Année après année, notre pays se dote d'une vraie planification en matière de financement des infrastructures de transport. Ces planifications donnent parfois le vertige, tant les montants investis et les besoins à couvrir sont importants. Il est évident que si nous nous trompons aujourd'hui et ne nous dotons pas d'instruments législatifs, constitutionnels et financiers prévus pour le long terme, alors deux générations en souffriront.

Après l'acceptation en votation populaire du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, nous nous penchons sur le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce projet, dans les grandes lignes, va dans la bonne direction. Il réunit le financement spécial pour la circulation routière, dont la dotation fond comme neige au soleil, et le fonds d'infrastructure, limité à vingt ans et qui sera épuisé dans un délai de plus ou moins cinq ans.

Le projet FORTA a d'autres qualités. Entres autres, il sécurise le financement à long terme des routes nationales et des contributions fédérales aux projets d'agglomération, il simplifie et rend lisible le flux des deniers publics dévolus aux infrastructures de mobilité, tandis qu'il établit un cadre financier illimité ainsi que son financement. Enfin, il ancre cette politique d'avenir dans la Constitution. Globalement, nous savons donc où nous allons, quel est le chemin à parcourir, quelles étapes nous devons franchir et avec quels moyens nous devons y parvenir.

Pour financer le trafic d'agglomération et les routes nationales, le projet du Conseil fédéral prévoit donc d'augmenter de 6 centimes la surtaxe sur les huiles minérales. Il est en outre prévu d'instaurer l'affectation obligatoire des recettes tirées de l'impôt sur les véhicules automobiles au financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. Une redevance sur les véhicules alternatifs sera également introduite. Enfin, le projet prévoit d'adapter les recettes au renchérissement.

Contrairement à l'initiative délétère et dangereuse "pour un financement équitable des transports" dite "vache à lait", qui est issue des milieux de la route, le présent projet est financièrement et politiquement cohérent. Par l'inscription du fonds FORTA dans la Constitution, il mettra un tigre dans le moteur des projets de mobilité.



Je vous invite, à l'instar de la commission, à entrer en matière.

Je tire par contre un bilan nuancé, voire mitigé, des travaux de la commission. Première pierre d'achoppement: les recettes de l'impôt sur les huiles minérales, dont la moitié partait dans les caisses de la Confédération, sont désormais réaffectées à 55 pour cent au maximum vers le projet FORTA. Cela signifie certes que 100 à 120 millions viennent s'ajouter au 1,5 milliard de francs prévu pour le fonds, mais cela grève d'autant le budget de la Confédération.

AB 2015 S 891 / BO 2015 E 891

Parallèlement, la majorité de la commission a opté pour 4 au lieu de 6 centimes d'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. Les automobilistes reçoivent ainsi deux beaux cadeaux de la commission. Mais le projet perd ainsi 200 millions de francs. 6 centimes de plus, alors que la surtaxe est bloquée à 30 centimes depuis 1974, c'est à peine les fluctuations actuelles du prix à la pompe!

Pour que le projet soit équilibré et financièrement supportable pour la Confédération, je vous invite à soutenir les propositions de minorité de la commission et à en rester au projet du Conseil fédéral.

Enfin, serpent de mer de 400 kilomètres, aucune solution n'a été trouvée en ce qui concerne l'arrêté sur le réseau prévoyant la reprise par la Confédération de routes cantonales et de nouvelles réalisations telles que, pour la Suisse romande, l'évitement du Locle et de la Chaux-de-Fonds, et la route du Grand-Saint-Bernard.

Ce n'est pas faute d'avoir essayé: nous avons mené des consultations ainsi que des auditions, nous avons réfléchi et demandé moult rapports à la Confédération. Nous avons initialement suivi la piste de l'augmentation à 70 francs du prix de la vignette autoroutière pour assurer le financement de cette reprise et étions prêts à faire ce pas, y compris pour les cantons dont la population avait sèchement refusé l'augmentation du prix de la vignette en 2013. Il convient toutefois de reconnaître que les cantons qui, aujourd'hui, se mobilisent pour leurs projets - je les comprends -, n'ont pas fait part d'une position commune au moment où ils ont été consultés. Certes, cela a été dit, c'était pendant l'été, la rentrée politique n'avait pas eu lieu et ils n'ont pas eu assez de temps pour être en mesure de se prononcer de manière claire sur ce projet. Toutefois, cette absence d'engagement ferme et de position commune de la part des cantons a compliqué la tâche de la commission. En effet, nous ne pouvons pas demander un effort, via une augmentation du prix de la vignette autoroutière à 70 francs, si dans le même temps les cantons concernés ne sont pas prêts à faire un effort financier conséquent. Par conséquent, nous devons faire acte d'humilité et reconnaître que nous n'avons pas de solution à proposer en ce qui concerne l'arrêté sur le réseau, si ce n'est la motion de commission 15.3799, "Arrêté sur le réseau et vignette électronique", que je vous invite évidemment à accepter. Cette motion demande au Conseil fédéral de soumettre un projet faisant état du lien entre la vignette électronique et l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau, et prévoyant que le prix de la vignette électronique soit établi de manière à couvrir les coûts supplémentaires qui ne seront pas compensés par les cantons.

Nous sommes en présence de deux propositions de renvoi. D'une part, la proposition Eberle demande le renvoi à la commission. D'autre part, la proposition subsidiaire Janiak demande également le renvoi à la commission, en cas d'acceptation de la proposition de la minorité Hösli portant sur l'article 86 du projet 1, l'annexe de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière du projet 2 et l'annexe du projet 3.

Pour moi, membre de la commission et représentante d'un canton qui attend comme d'autres avec une certaine impatience que le projet FORTA soit mis sous toit et que le Parlement se prononce à son sujet, il est clair que la proposition Eberle n'est pas complètement satisfaisante. Elle ne l'est pas parce qu'au sein de la commission on a quand même cherché des solutions, elles n'ont pas été trouvées.

Maintenant, je peux aussi comprendre que les cantons, concernés directement par le problème des routes cantonales et de leur reprise par la Confédération, attendent une solution pour des investissements indispensables pour leur population, et qu'il faille donc renvoyer le projet à la commission. Mais, si tel est le cas, j'aimerais alors que les choses soient bien claires ici au Conseil des Etats: si nous renvoyons le projet à la commission, il ne s'agira pas de détricoter ce qui a été fait avec le projet FORTA, de détricoter les objectifs appropriés de la Confédération, mais uniquement de se donner encore une chance de discuter avec les cantons et de voir si, entre-temps, ils n'ont pas trouvé des solutions à nous proposer en matière de financement. C'est à cette seule condition, posée par le Conseil des Etats, que je pourrai accepter la proposition de renvoi Eberle, c'est-à-dire de se concentrer uniquement sur le financement et la reprise des routes cantonales par la Confédération.

Avec une audition des représentants des cantons cela ne devrait pas prendre trop de temps. Si les cantons s'engagent à trouver un financement, on pourrait avoir une solution assez rapidement.

Je vous invite donc à entrer en matière. Je me réjouis aussi d'entendre notre collègue Eberle motiver sa



proposition de renvoi uniquement sur la question du réseau des routes cantonales et nationales.

Janiak Claude (S, BL): Es ist schon mehrfach ausgeführt worden, worum es hier geht; ich möchte das nicht wiederholen. Wir müssen das Versprechen einlösen, das wir bei Fabi gegeben haben, nämlich dass wir den Verkehrsträger Strasse nachhaltig finanzieren.

Ich möchte hauptsächlich etwas zur Frage des Netzbeschlusses sagen, weil ich mich ja auch in der Kommission dazu geäussert und dort einen entsprechenden Antrag gestellt habe. Ich habe mich in der Kommission von Anfang an - persönlich, vor allem aber auch als Vertreter des Standes Basel-Landschaft - für die Aufnahme des Netzbeschlusses in die Vorlage zum NAF starkgemacht. Wenn wir über die Finanzierung von Nationalstrassen debattieren, müssen wir zum Ausgangspunkt zurückgehen, zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aus dem Jahr 1960, mit dem das Parlament die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung bezeichnet hat. Dabei ging es hauptsächlich darum, die grossen Schweizer Wirtschaftszentren untereinander zu verbinden, denn die Erreichbarkeit ist immer auch ein Kriterium für die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes.

Mit der Anpassung des Netzbeschlusses durch den Bundesrat wurde Anfang 2014 beantragt, rund 376 zusätzliche Kilometer an Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Schweiz sind seit 1960 stark gestiegen, die Siedlungsstruktur hat sich verändert, und das Nationalstrassennetz entspricht heute nicht mehr den Bedürfnissen der mittelgrossen Agglomerationen und der Randregionen. Deswegen ist es nötig, dass der Netzbeschluss in den NAF integriert wird.

Jährlich werden in der Schweiz auf Strassen und Schienen rund 120 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, davon entfallen über 80 Prozent auf die Strasse. Mit der Integration des Netzbeschlusses in den NAF kann der Bund die Entwicklung des Strassennetzes zur optimalen Erschliessung aller Landesteile besser planen und koordinieren.

Die im Netzbeschluss enthaltenen Strassen erfüllen die klaren Kriterien des UVEK: Es sind allesamt Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Als solche gelten jene, welche eine der folgenden Verkehrsfunktionen erfüllen: Durchleiten des internationalen Transitverkehrs, Verbinden der grossstädtischen Agglomerationen der Schweiz mit dem Ausland, Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander, Anbinden der Verkehrsanlagen von gesamtschweizerischer Bedeutung, Anbinden der Kantonshauptorte, Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen, Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen, Basiserschliessung peripherer Regionen.

Es ist deshalb zweckmässig und richtig, dass die im Netzbeschluss enthaltenen Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Ich könnte das jetzt an einem Beispiel, das für meinen Kanton wichtig ist, kurz darlegen: Die H18 ist die direkte Verbindung der A2 und A3 zur Transjurane und ein wichtiger Bestandteil einer dritten nationalen Nord-Süd-Achse. Sie wäre eine weitere Verbindung von Basel eben Richtung Westschweiz und würde damit natürlich auch andere Strassen entlasten. Verschiedene dringende Verkehrsprojekte, die in den Kantonen in Bearbeitung sind, sind zurzeit blockiert. Es ist nicht klar, ob die Zuständigkeit

AB 2015 S 892 / BO 2015 E 892

bei diesen Projekten bald zum Bund übergeht oder ob sie dank der Integration des NAF in den Netzbeschluss bei den Kantonen bleibt. Es befinden sich im Netzbeschluss Projekte, die einzelne Kantone aufgrund ihrer finanziellen Lage gar nicht alleine stemmen können. Deshalb müssen vom Parlament nun Fakten geschaffen und ein dringend benötigtes Signal ausgesendet werden.

Ich werde deshalb den Einzelantrag Eberle auf Rückweisung der Vorlage an die Kommission unterstützen.

Wenn ich noch etwas zu meiner Bilanz nach den Verhandlungen in der Kommission sagen darf: Sie fällt etwas gemischt aus. Der Vorschlag unserer Kommission, für die Agglomerationen im Gesetz eine Bandbreite für die Finanzierung verbindlich festzuschreiben, ist positiv zu bewerten. Die Agglomerationsprogramme sind erfolgreich und haben aus ökologischer Sicht hohe Priorität. Sie beinhalten Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen, für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie Massnahmen gegen die Zersiedelung und den Verlust von Kulturland. Zudem leisten die Agglomerationsprogramme einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz. Ich bin damit einverstanden, auch im Sinne des Gesamtpaketes, dass die Automobilsteuer für den NAF zweckgebunden wird, obwohl das ja auch nicht selbstverständlich ist. Beim Umfang der Zweckbindung der Mineralölsteuer zugunsten des Strassenverkehrs von 50 auf 55 Prozent habe ich allerdings Bedenken. Die Debatte in der Kommission war eben auch geprägt durch Diskussionen darüber, ob eine Lösung gefunden werden kann, welche der Milchkuh-Initiative den Wind aus den Segeln nehmen kann. Sie erinnern sich daran: Wir haben diese Initiative hochkant verworfen, weil sie im Bundeshaushalt einen Kahlschlag verursachen würde, ohne dass sie eine Antwort darauf gibt, wie die Ausfälle



zu kompensieren wären. Ich bin der vollen Überzeugung - und teile da die Auffassung meines Kollegen Theiler nicht -, dass wir machen können, was wir wollen: Diese Initiative müssen wir an der Urne bodigen.

Die kleinen Zugeständnisse, welche die Kommissionsmehrheit zu machen bereit war, werden die Initianten nie und nimmer zu einem Rückzug ihrer Initiative bewegen. Aber sie sind gleichbedeutend mit einem gefährlichen Paradigmenwechsel und eine Gefahr für den Bundeshaushalt. Wir sind ja heute schon eines der wenigen Länder, welches die Mineralölsteuer nicht ganz zu den allgemeinen Staatseinnahmen zählt.

Noch einmal zum Netzbeschluss - ich möchte immerhin noch etwas dazu sagen -: Wir waren in der Kommission sehr unsicher, wie wir uns verhalten sollten, nachdem wir diese Frage noch den Kantonen unterbreitet hatten. Mit 5 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen - das ist ja nicht gerade ein überzeugendes Resultat - sind wir auf unseren früheren Beschluss zurückgekommen und haben auf diesen Netzbeschluss verzichtet.

Sie erinnern sich sicher an die Fabi-Debatte: Die Kommission nahm sich damals Zeit und tat alles, um eine tragfähige Lösung zu finden; ich glaube, wir arbeiteten ein Jahr daran. Beim NAF haben wir uns diese Zeit nicht genommen. Oberstes Ziel wurde es, das Geschäft noch in dieser Legislatur durch den Erstrat zu bringen oder, wie man auch sagen könnte, zu pauken. Die Reaktion der Kantone ist ja kritisiert worden - wegen ihrer zurückhaltenden Bereitschaft, sich beim Netzbeschluss finanziell zu engagieren. Es war unglücklich, wie das gelaufen ist. Während des Sommers konnte keine konsolidierte Meinung der Kantone erwartet werden. Für eine solch zentrale Frage hätten wir uns vielleicht doch noch einmal die Zeit nehmen müssen, um mit den Kantonen das direkte Gespräch zu suchen.

Das Tempoproblem hat sich auch bei den Agglomerationsprogrammen gezeigt: Alle meine von der BPUK übernommenen Anträge wurden in der Kommission letztlich aus Zeitgründen ohne vertiefte Diskussion vom Tisch gewischt. Wir hatten Sitzung bis 18 Uhr, und um 17 Uhr fingen wir mit der Behandlung dieser Anträge an. Sie wurden dann ohne grosse Diskussion vom Tisch gewischt, man wollte einfach fertigwerden. Hier hätte die Diskussion aber etwas gegen das Diktat und die Bürokratie des Bundes bewirken und den Kantonen mehr Spielraum geben können. Diese Chance wurde leider verpasst - das war auch eine Folge dieses Zeitdrucks. Insgesamt bitte ich Sie aber, auf die Vorlage einzutreten und sie an die Kommission zurückzuweisen, damit sie die ganze Frage des Netzbeschlusses noch einmal vertieft prüfen und mit den Kantonen eine Lösung finden kann.

Hösli Werner (V, GL): Ich bin für Eintreten auf die Vorlage, weil für mich die Schaffung des NAF ein wichtiger Schritt zur Sicherstellung einer nachhaltigen Strassenfinanzierung ist. Selbstverständlich gehören für mich die Aufnahme des Netzbeschlusses und die Inkraftsetzung mit dazu, weshalb ich den Rückweisungsantrag Eberle alsdann unterstützen werde.

Bundesrätin Leuthard wie auch der Astra-Direktor haben darauf hingewiesen, dass die Einbindung des Netzbeschlusses verkehrstechnisch und gesamtkonzeptionell richtig ist und diese 400 Kilometer sinngemäss ins Nationalstrassennetz gehören, wie das bereits im Sachplan Verkehr von 2006 festgelegt wurde.

Zu Kollege Bieri bzw. mindestens zuhänden des Amtlichen Bulletins, weil er nicht da ist, möchte ich doch festhalten, dass ich mit der Einbindung des Netzbeschlusses nicht Teile aus einem Konzept Bieri übernommen habe: Dieser Antrag von mir lag der Kommission schon vor, als Herr Bieri noch nichts von einer Einbindung des Netzbeschlusses wissen wollte.

Auch wenn wir in Zusammenhang mit dem NAF eigentlich über Unterhalt und Ergänzungen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr sprechen, geht es letztlich fast nur um Zahlen und Geld. Ein bekannter Solothurner Schriftsteller hat einmal sinngemäss Folgendes formuliert: Man könnte meinen, es gebe im Bundesrat sieben Finanzminister; egal, um was es geht, man redet immer nur von Geld. Vielleicht hier noch eine Klammerbemerkung: Von Finanzministerinnen hat er deshalb nichts gesagt, weil es damals noch keine Frauen im Bundesrat gab, und nicht deshalb, weil Frauen nicht über Geld reden. Aber es ist beim Staat halt so wie im Privaten: Gute Ideen haben ist oft leichter, als deren Finanzierung sichern.

Dass wir im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr Nachholbedarf haben, ist wohl allein schon wegen des zunehmenden Verkehrs und wegen der dadurch zunehmenden Staustunden weitherum unbestritten. Es wurde schon gesagt: Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist hier unbedingt Gegensteuer zu geben. Doch um dies zu ändern, müssen wir bereit sein, auch etwas herzugeben, und dies nicht nur seitens der Nutzenden, sondern auch des Staates, denn letztlich profitiert die Schweiz als ganze davon.

Bei der Beratung dieser Vorlage hat die Kommission versucht, sich in die Gefühls-, um nicht zu sagen in die Finanzlage aller Beteiligten hineinzudenken. Wir haben im Verlaufe der Kommissionsarbeit einige Berg- und Talfahrten auf holprigen Strecken durchlebt. Letztlich sind wir dann aber meines Erachtens beim Netzbeschluss nicht zuletzt aus einem Zeitdruck heraus, wie das Kollege Janiak erwähnt hat, dann doch noch von der Strecke abgekommen.



Ansonsten erscheint mir die Vorlage in vielen Teilen als gute Diskussionsgrundlage. Es ist uns nämlich gelungen, kein Feindbild "Strasse gegen Schiene" oder umgekehrt heraufzubeschwören, auch wenn natürlich die Interessenlage nicht bei allen gleich war. Doch das Ziel muss es sein, unser Strassennetz zeitgemäss und durchgängig zu erhalten und zu ergänzen, nicht nur die Hochfrequenzstrassen und die Strassen in den Agglomerationen, sondern auch die Strassen in sämtlichen Randregionen der Schweiz. Niemand ist mehr auf positive Zeichen angewiesen als die peripheren Gebiete. Es ist für die Wirtschaftsführer, die Investoren, die Politik und die Bevölkerung in diesen Gegenden ein wichtiges, nein, ich möchte sogar sagen, ein sehr wichtiges Signal. Wir konnten gestern beim Ständeratsausflug selber miterleben und sehen, wie wichtig solche Unternehmen in

AB 2015 S 893 / BO 2015 E 893

diesen Regionen sind und wozu sie da alles beitragen können.

Wenn wir auf diese Vorlage eintreten und alsdann dem Einzelantrag Eberle folgen, ebnet sich den Weg für kooperative Abklärungen mit den Kantonen ohne Zeitdruck - dies, damit wir alles zum Einbringen bereite Futter trocken in den Stall bringen und nicht ein Teil davon auf unbestimmte Zeit im Regen liegen bleibt.

Graber Konrad (CE, LU): Die Beratung der NAF-Vorlage dauerte in Ihrer Kommission etwas länger. Ich empfand keinen Zeitdruck, wir haben ja verschiedene Kommissionssitzungen dafür verwendet. Wahrscheinlich hat es deshalb etwas länger gedauert, weil gleichzeitig zwei Ziele erreicht werden sollen: einerseits die Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds; andererseits eine langfristige Planungs- und Realisierungssicherheit, damit auch die Transparenz verbessert werden kann. Das erste Ziel, das gewählte Modell und die Finanzierungsarchitektur, waren in der Kommission wie auch in den Anhörungen wenig bestritten.

Grössere Diskussionen gab es bei der Finanzierung. Widmen wir uns diesem Teil: Hier ist zu vermerken, dass es Ihrer Kommission nur auf kurze Frist, nicht aber auf mittlere Frist gelungen ist, die Finanzierung zu regeln. Hauptgrund dafür ist die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung", auf die die Automobilverbände immer noch setzen. Tatsächlich wären bei einer Annahme alle Finanzierungsfragen im Strassenverkehr geregelt. Dies ginge zulasten des Bundes, mit absehbaren Sparprogrammen und Sparaufträgen, beispielsweise gemäss Botschaft des Bundesrates: Landesverteidigung: 250 Millionen Franken; Bildung und Forschung: 350 Millionen; öffentlicher Verkehr, insbesondere Regionalverkehr: 250 Millionen - also zulasten der Kantone -; Landwirtschaft und Ernährung: 200 Millionen Franken usw. Die Kantone ihrerseits wollten den Netzbeschluss integriert haben, ohne an den daraus entstehenden zusätzlichen Lasten zu partizipieren.

Wir haben uns mit dieser Frage sehr detailliert auseinandergesetzt. Es lag ein Kompromissantrag Bieri/Theiler vor - es wurde erwähnt -, der den Netzbeschluss integrieren wollte, was hauptsächlich durch eine 70-Franken-Vignette und eine Verschiebung von 5 Prozent bei der Zweckbindung der Mineralölsteuer finanziert worden wäre. Die Reaktion darauf war bei den Kantonen bestenfalls lauwarm, und die Strassenverbände lehnten die 70-Franken-Vignette ab, forderten aber im Gegenzug einen grösseren Mineralölsteuerzuschlag.

Ich bin heute überzeugt: Wenn wir den Netzbeschluss weiterverfolgen wollen, müssen wir ihn von dieser NAF-Vorlage trennen. Wir erhöhten sonst die Komplexität, wir gäben zusätzliche Angriffsmöglichkeiten und hätten Mühe in einer Volksabstimmung. Der Weg der Motion ist deshalb aus meiner Sicht auch zielführend. Das heisst ja nicht, dass der Netzbeschluss nicht weiterverfolgt wird; aber er wäre in einer separaten Vorlage auch mit einer elektronischen Vignette kombiniert.

Der Bundesrat wollte den Mineralölsteuerzuschlag ursprünglich ja um 15 Rappen erhöhen. Er hat sich dann für ein schrittweises Vorgehen ausgesprochen: erst einmal eine Erhöhung um 6 Rappen, anschliessend noch einmal eine um 6 Rappen. Ihre Kommission hat den Betrag vorerst auf 4 Rappen reduziert, dies auch im Lichte der Frankenstärke und des Tanktourismus. Von den erforderlichen 15 Rappen sind also noch 4 Rappen verblieben. Damit sind wir bei einem absoluten Mindestbetrag, der bald nach einer zusätzlichen Finanzierung rufen wird.

Konkret stehen drei Varianten zur Diskussion. Die erste: Sie tun dies zulasten der Bundeskasse; das ist der Ansatz der Milchkuh-Initiative. Die zweite: Sie erhöhen den Mineralölsteuerzuschlag und damit den Benzinspreis, in Analogie zum Beitrag der Strassennutzer bei der Fabi-Vorlage, wo wir ja auch höhere Billettpreise vorsahen. Die dritte: Sie verzichten auf Projekte oder strecken deren Realisierung in der Zeit.

Zur ersten Variante, einer Finanzierung zulasten der Bundeskasse: Über die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" werden die Stimmberechtigten in nächster Zeit befinden. Ich muss deren Spareffekte nicht nochmals in Erinnerung rufen, ich habe sie vorhin erwähnt. Es geht um 1,5 Milliarden Franken. Auch wenn Sie dem nur teilweise folgen, wie es der Antrag Germann verlangt, wird dies zu Sparpaketen in den Bereichen Landesverteidigung, Bildung und Forschung, Verkehr - insbesondere Regionalverkehr - sowie Landwirtschaft



und Ernährung führen.

Zur zweiten Variante, der Erhöhung des Benzinpreises beziehungsweise des Mineralölsteuerzuschlages: Wir können diesen Zuschlag erhöhen, das ist in der Vorlage auch vorgesehen. Das gemäss der Botschaft des Bundesrates und den Anträgen der Kommission alle vier Jahre vorgesehene Programm wird es ermöglichen, über die Notwendigkeit von Projekten aufgrund von Finanzierungsvorlagen zu diskutieren. Entweder erfolgt dann eine zusätzliche Finanzierung, oder es werden Projekte zurückgestellt. Positiv gesehen, wird uns dies die Möglichkeit geben, mit jeder Diskussion über eine weitere Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags auch konkrete Projekte und deren zeitliche Realisierung zu verknüpfen. Jedenfalls zeigt die Diskussion um die Finanzierung auf, dass die Mittel knapp sind. Die bereits heute bestehende Mittelknappheit wird sich noch verschärfen.

Zur dritten Variante, Verzicht und zeitliche Streckung von Projekten: Gewichtige Projekte würden dann wohl zeitlich zurückgestellt. In der Botschaft lesen Sie auf Seite 2110, dass 70 Prozent des Finanzierungsbedarfes im Zeitraum 2014 bis 2030 folgende Projekte betreffen: 11 Prozent für Vorkehrungen zur Verbesserung der Tunnelsicherheit, 12 Prozent für Lärmschutzprojekte, 14 Prozent für die Umnutzung von Pannestreifen, 9 Prozent für Kontrollzentren und Abstellplätze für den Schwerverkehr und 24 Prozent, also ein Viertel, für die zweite Röhre am Gotthard. Es braucht wenig Fantasie, um zu erahnen, welche dieser fünf Bereiche am ehesten unter Druck geraten würden. Noch weniger Fantasie ist erforderlich, um zu erahnen, welche übrigen Projekte unter Druck geraten würden. Es sind die Projekte des Realisierungsschrittes 2014. Gemäss Botschaft, Seite 2139, sind die wichtigsten Projekte die folgenden - ich erwähne nur diejenigen mit einem Finanzbedarf von über 500 Millionen Franken -: Wankdorf-Muri mit 1,8 Milliarden Franken, Lugano Süd-Mendrisio mit 1 Milliarde, Umfahrung Morges mit 1,3 Milliarden, Glattalautobahn mit 1,3 Milliarden. Und in meinem Kanton würde das Projekt Bypass in der Agglomeration mit 1,8 Milliarden Franken vertagt; das ist ein Projekt, das bereits heute aus unserer Sicht mindestens zehn Jahre zu spät kommt.

Das ist auch der Grund, weshalb die Luzerner Regierung, Herr Theiler hat es erwähnt, nach der deutlichen Ablehnung nicht nur der Vignettenpreiserhöhung, sondern auch des Netzbeschlusses durch die Stimmberechtigten eher auf die eigenen Projekte setzt und die Priorität dort setzen will. Am Schluss ist es ja die regionale Bevölkerung, die entscheidet. Wenn ich es noch etwas regionaler gestalte, dann kann ich Ihnen einfach Folgendes sagen - ich habe es, glaube ich, auch schon gesagt -: Der Einwohnerrat von Kriens, einer Gemeinde mit einer Bevölkerung in der Grössenordnung eines Kleinkantons, fordert im Zusammenhang mit diesem Bypass zusätzliche Lärmschutzmassnahmen, die ihn dann siedlungsverträglich machen. Hier sprechen wir nicht von einem Betrag von 2 bis 3 Millionen Franken, hier geht es vielmehr um einige Hundert Millionen Franken; das ist wahrscheinlich ein Betrag, der dann zusätzlich unter Druck geraten würde.

Zusammengefasst haben Sie also drei Möglichkeiten: Entweder nehmen Sie das Geld aus der Bundeskasse, dies mit Blick auf die Sparmassnahmen, die absehbar sind; oder Sie erhöhen die Mineralölsteuer; oder Sie vertagen die Realisierung von Projekten, die nicht die gleiche Priorität haben.

Ich habe bereits in der Diskussion über den zweiten Gotthard-Strassentunnel darauf hingewiesen, dass dieses Projekt rechnerisch über zehn Jahre einen Mineralölsteuerzuschlag von 6 bis 7 Rappen absorbieren wird. Ich habe

AB 2015 S 894 / BO 2015 E 894

damals eine kostengünstigere Variante gefordert, aber verloren. Ich akzeptiere das. Als guter Demokrat unterstütze ich aber diese NAF-Vorlage des Bundesrates trotzdem. Ein konsequentes Verhalten wäre aber auch von den Strassenverbänden zu erwarten: Man kann nicht eine Grossbestellung für eine zweite Gotthardröhre aufgeben, die über 15 Jahre 24 Prozent des Finanzbedarfs des Nationalstrassenbaus verschlingt, und bei der Bezahlung an der Kasse kneifen. Lesen Sie das auf Seite 2110 nach: Es sind 24 Prozent, die über 15 Jahre von diesem Projekt absorbiert werden! Wer dies tut und auf eine Annahme der Milchkuh-Initiative hofft, finanziert solche sehr gewichtigen Infrastrukturprojekte wie die Umfahrung Morges, die Glattalautobahn, den Bypass Luzern, die zweite Gotthardröhre zulasten von Landwirtschaft, Militär, Bildung und Forschung und Regionalverkehr. Das will ich nicht.

Zu erwähnen ist noch, dass der Bundesrat bereits aus eigenem Antrieb eine Zweckbindung der Automobilsteuer zugunsten des NAF vorsieht; diese beträgt rund 400 Millionen Franken. Von diesen 400 Millionen Franken hat heute praktisch niemand gesprochen, obschon sie - wenn man das auf die Mineralölsteuer umrechnet - einem Äquivalent von sage und schreibe 16 Prozent entsprechen. Wir sind dann also sehr nahe bei den 70 Prozent, die Herr Germann erwähnt hat. Aber: Er will diese Mittel zusätzlich. Man könnte aus meiner Sicht in diesem NAF-Projekt auf die Autoimportsteuer verzichten und dann einen höheren Anteil mit der gleichen Wirkung erreichen, wenn man eine Mineralölsteuerumwidmung vornehmen würde. Im Augenblick wäre das



Verhältnis - ohne Autoimportsteuer - umgerechnet 34 zu 66 Prozent. Wenn Sie beides wollen, dann tun Sie es sehr stark zulasten der Bundeskasse, was entsprechende Folgen haben wird.

Die Vorlage, wie sie aus der Beratung in der Kommission zu uns gelangt, ist meines Erachtens in sich stimmig und mehrheitsfähig. Wenn Sie den Netzbeschluss zusätzlich einbauen, wird das die Vorlage belasten und sie vor dem Volk nicht mehrheitsfähiger machen. Wenn Sie den Netzbeschluss separat in einer Finanzierungsvorlage behandeln, wie es die Motion vorsieht, dann können Sie auf beiden Gleisen fahren und auch beides ins Trockene bringen.

Wenn diese Vorlage im Parlament oder in einer Volksabstimmung abgelehnt würde, würden wir wieder bei null beginnen. Ich frage jetzt einfach: Was heisst "null"? Die Finanzierungsarchitektur wäre dann nicht gebaut, wahrscheinlich für mehrere Jahre. Der Mineralölsteueranteil für die Bundeskasse würde weiterhin bei 50 Prozent liegen, ohne dass man die Flexibilität bis 55 Prozent hätte. Die Automobilsteuer von 400 Millionen Franken würde weiterhin in die Bundeskasse fliessen und nicht in die Strassenfinanzierung - sie würde dort fehlen. Und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr würde spätestens ab 2019 eine beträchtliche Finanzierungslücke aufweisen, logischerweise mit Auswirkungen auf Projekte wie beispielsweise - ich erwähne sie nochmals - Netzergänzung Umfahrung Morges, Glattalautobahn, Bypass in unserem Kanton. An einen siedlungsverträglichen Lärmschutz wäre gar nicht zu denken.

Wer das nicht will, stimmt der Vorlage gemäss den Beschlüssen Ihrer Kommission zu. Ich trete auf die Vorlage ein, stimme ihr zu und lehne jedwede Anträge auf Rückweisung an die Kommission ab; das bringt uns keinen Mehrwert.

Eberle Roland (V, TG): Ich erlaube mir, Ihnen als Nichtmitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen einen Rückweisungsantrag zu unterbreiten. Der Antrag, den ich formuliert habe, lautet: "Rückweisung der Vorlage an die KVF-SR mit dem Auftrag, den Netzbeschluss 2012 in die NAF-Vorlage zu integrieren, deren Finanzierung vertieft abzuklären und sicherzustellen."

Mit der hier zur Debatte stehenden Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds soll ein von breiten Kreisen lange gefordertes Projekt beschlossen werden; wir haben es von den Kommissionsmitgliedern in der Eintretensdebatte gehört. Analog zur bereits in Kraft stehenden Fabi-Vorlage, mit dem Kerngehalt der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur, soll auch für die Nationalstrasseninfrastruktur ein entsprechender Fonds eingerichtet werden. Damit soll auch für den Individualverkehr und die Agglomerationsprojekte eine verlässliche Verankerung der Finanzierung sichergestellt werden. Ich befürworte diese Fondsvorlage ausdrücklich. Ich finde sie ausgewogen und zielführend. So weit, so gut.

Sie fragen sich, weshalb ich trotzdem einen Rückweisungsantrag stelle. Gerne erläutere ich Ihnen meine Überlegungen und Beweggründe, die mich dazu veranlasst haben:

1. Ich habe in der Angelegenheit des Netzbeschlusses bereits interpelliert und motioniert und dabei gewünscht, dass der 2012 durch beide Kammern des Parlamentes bestätigte Bundesbeschluss, der Netzbeschluss, zusammen mit dem NAF umgesetzt werde. Meine Motion wurde durch unser Plenum an die KVF-SR zur Behandlung und Integration überwiesen. Das war für mich damals ein klares Signal, dass dem Anliegen im Rahmen der Schaffung des NAF Rechnung zu tragen sei.

2. Der inhaltlich unbestrittene Beschluss über die Erweiterung des Nationalstrassennetzes um rund 380 Kilometer ist für alle betroffenen Kantone von herausragender Bedeutung. In den Kantonen sind die im Netzbeschluss vorgesehenen Strassenabschnitte ein wichtiger Bestandteil einer auf die Rahmenplanung abgestimmten koordinierten Verkehrspolitik. Der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr werden entsprechend den Grundsätzen und Vorgaben des Bundes in den kantonalen Richtplänen den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung angepasst und bedarfsgerecht geplant und ausgebaut. Mit Entlastungs- und Umfahrungsstrassen sollen der Verkehrsfluss verbessert und der Schutz der Wohnbevölkerung vor Emissionen erhöht werden; so steht es in den Richtplangrundlagen. Es ist daher für die Kantone unabdingbar, endlich Planungssicherheit zu erhalten. Wir alle hier im Saal sind Standesvertreter und tragen die Verantwortung dafür mit, dass die kantonalen Behörden in ihrer Arbeit im Sinne des Ganzen handeln können und die Axiome der Raumplanungs- und Raumordnungspolitik umgesetzt werden können.

3. Der zweite Teil des Titels dieser NAF-Vorlage heisst: Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen. Sie hören richtig, und Sie wissen es: "Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen". Wie kann man einen solchen Titel ernst meinen, wenn man gleichzeitig 380 Kilometer Nationalstrassen, welche eigentlich seit 1960 - Kollege Janiak hat darauf hingewiesen - Bestandteil einer nationalen Planung sind, nicht berücksichtigt? Das kann es nach meinem Dafürhalten nicht sein. Auch wenn die Komplexität der Vorlage zunimmt, können wir nicht die Augen vor rund 400 wichtigen Nationalstrassenkilometern verschliessen, die - ich sage einmal - zufälligerweise noch nicht gebaut waren, als die



NFA-Regelung in Kraft getreten ist.

4. Als für den Zusammenhalt unseres Landes kritisch beurteile ich die gegenwärtige Methode - um nicht Unsitte zu sagen -, einzelne Teilstücke aus dem Netzbeschluss herauszulösen und bevorteilt zu behandeln. Kollege Graber hat darauf hingewiesen, was darunter zu verstehen ist. Man nimmt die Kernelemente, man priorisiert sie, und man dividiert die Haltung der Kantone. Der ursprüngliche Netzbeschluss wurde integral beschlossen. Die 380 Kilometer bleiben 380 Kilometer, da nützen uns diese Umfahrungs- und Entlastungsstrecken nichts. "Teile und herrsche" finde ich ein schlechtes, wenig föderales Prinzip.

5. Die verkehrliche Einbindung des gesamten Netzbeschlusses ist wichtig und sinnvoll. Ich denke, da sind wir uns in diesem Saal alle einig.

6. Nun kommt die Crux der Finanzierung. Ich habe da alles Verständnis für die Haltung des Bundesrates, aber auch für die Haltung der Kommission in der Wiederbeurteilung und im Wiederentfernen dieser Finanzierungsmechanik; die Mehrheit bestand aus fünf Kommissionsmitgliedern. Ich will nicht alle alten Argumente bemühen oder Rechthaberei betreiben, die Thematik war bekanntlich auch Gegenstand der

AB 2015 S 895 / BO 2015 E 895

Neuordnung der Finanzströme und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Ich war damals Finanzdirektor des Kantons Thurgau und weiss, wovon ich spreche und was damals Sinn der Sache war. Aber lassen wir das, es geht heute um eine andere Thematik. Die Lage hat sich verändert, wir müssen uns den veränderten Bedingungen stellen.

7. Schauen wir nach vorne, alles andere lenkt von der Aufgabenstellung und Aufgabenlösung ab. Ich habe ein gewisses Verständnis für die Frustration einzelner Kommissionsmitglieder, welche sich redlich und kompetent um eine Finanzierung des Netzbeschlusses innerhalb des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds bemüht haben. Die unter dem Lead von Kollege Bieri, assistiert von Kollege Theiler, entstandene Lösung ist eine für mich praktikable und vertretbare Lösung. Ich bedanke mich hier bei der Kommission, dass sie diese Lösung entwickelt hat - nur schade, ich erwähne es nochmals, dass sie dann am Schluss der ganzen Runde wieder aus der Vorlage entfernt wurde.

8. Das Schreiben der Baudirektorenkonferenz, welches verschiedentlich erwähnt und als unanständig betitelt wurde, ist nach meiner Lesart eigentlich recht konsensual erarbeitet worden. Unter dem Aspekt der relativ kurzen Zeit ist es nach meinem Dafürhalten sogar sorgfältig abgefasst und signalisiert - und das ist das Wichtigste! - eine hohe Bereitschaft, konstruktiv zur Lösung beizutragen. Insbesondere wissen alle Kantone, dass diese 400 Kilometer Nationalstrassen endlich, endlich gewissermassen in trockene Tücher kommen müssen und dass sie auch einen zusätzlichen Beitrag in Bezug auf eine tragfähige Finanzierungslösung für die zusätzlichen Aufwendungen zu leisten haben.

Was die Strassenverbände anbelangt, habe ich keine Interessen offenzulegen; da habe ich auch keine Kontakte. Ich bin aber in diesem Punkt gleicher Meinung wie Kollege Graber, der sagt: Wer bestellt, soll sich auch über die Finanzierung dieser Bestellung Gedanken machen.

Nach meinem Dafürhalten zeigt die BPUK in ihrem Schreiben deutlich auf, dass sie die strategische Bedeutung des Netzbeschlusses für eine intakte und gutabgestimmte Strasseninfrastruktur in der Schweiz erkennt und ihren Beitrag zum Erfolg des NAF, inklusive Netzbeschluss, leisten will. Fabi war das Vorbild - sorgen wir dafür, dass auch der NAF zum Erfolg wird!

Ich bitte die Mitglieder der Kommission und vor allem auch die Departementschefin, Bundesrätin Leuthard, um Nachsicht. Nehmen Sie den Ball nochmals auf! Auch ich weiss, wie schwierig es manchmal ist, mit den Kantonen zu verhandeln - das wird die Frau Bundesrätin in ihrem Votum sicher noch erläutern. Treten wir nochmals in einen Dialog ein! Versuchen wir, diese Geschichte nochmals mit den Kantonen und den entsprechenden Verbänden zu diskutieren und eine tragfähige Lösung zu finden!

Ich finde das "Kantons-Bashing" einzelner Votanten in der Eintretensdebatte ein bisschen deplatziert. Die Kantone haben ähnliche Schwierigkeiten wie der Bund in Bezug auf den Finanzhaushalt und die Austarierung der entsprechenden Aufgaben und deren Finanzierung. Wir haben eine gemeinsame Aufgabe, das Verkehrsnetz in seiner Gesamtheit zu beurteilen und Sachentscheide zu treffen. Die Lage verändert sich - verändern wir also auch unsere Argumente, und gehen wir wieder vermehrt aufeinander ein!

Von den Kantonen - und übrigens auch von den Strassenverbänden - erwarte ich, dass sie ebenso flexibel sind und die sich verändernden Rahmenbedingungen des Bundes mindestens teilweise in ihren Erwägungen mitberücksichtigen. Unser Land ist bekanntlich beträchtlichen Spannungen ausgesetzt. Die Disparitäten werden wieder grösser, die Egoismen auch. Eine für mich sehr wesentliche Säule des Erfolgsmodells Schweiz sind der funktionierende Föderalismus und damit die geschickte Austarierung von Unterschieden. Tragen wir Sorge zu diesen föderalen Mechanismen, und treten wir wieder vermehrt in einen konstruktiven Dialog ein! Die



NFA-Debatte vom letzten Winter hat gezeigt, wo die Spannungsgräben verlaufen. Ich erlebe wieder stärkere Stadt-Land-Disparitäten. Berg-Tal-Unterschiede werden wieder manifest. Strukturstarke und strukturschwache Regionen sind wieder stärker in einem Kampf um bestehende oder zu erarbeitende Mittel.

Ich danke der Kommission im Voraus für die Bereitschaft, den Netzbeschluss im Rahmen des NAF endlich in trockene Tücher zu bringen. Die bereits geleisteten Arbeiten sind sehr gut, sind finanzhaushaltverträglich und führen zum Ziel. Ich bin überzeugt, dass das auch mit dem Einbetten des Netzbeschlusses möglich ist.

Ich danke bestens für Ihre Geduld. Ich bitte Sie, meinen Rückweisungsantrag zu unterstützen. Ich bin auch überzeugt, dass die befürchtete Verzögerung nicht stattfinden wird. Die Signale sind nach meinem Dafürhalten, in meiner Interpretation so, dass wir in einer kurzen Zusatzrunde hier zu einer Lösung kommen werden. Dann muss Farbe bekannt werden, und dann muss diese Frage endgültig entschieden werden. Die Verknüpfungen und die Interpretationen bezüglich des Volksentscheides über die Erhöhung des Vignettenpreises auf 100 Franken sind sehr vielfältig. Es könnte ja auch sein, dass gewisse Stimmbürgerinnen und Stimmbürger einfach aus Frustration zu dieser Vignettenpreiserhöhung Nein gesagt haben, weil sie denken, dass sie als Automobilisten immer mehr gemolken werden.

Ich bitte Sie: Weisen Sie diese Vorlage an die Kommission zurück. Wir sind alle für Eintreten, was ich bis jetzt gehört habe. Versuchen wir, hier die Brücke definitiv zu bauen, inklusive Netzbeschluss.

Berberat Didier (S, NE): Tout d'abord, je vous signale que je parlerai au nom de la délégation neuchâteloise, ce qui évitera que celle-ci ne prenne trop de temps pour aborder cette question, Monsieur Comte étant pleinement d'accord avec moi. Je signale également que je suis bien entendu favorable à l'entrée en matière sur ce projet. Je salue le fait d'avoir un fonds routier, à l'image de ce qui existe au niveau ferroviaire avec le programme de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Et j'approuve tout à fait le mécanisme proposé par la commission et le Conseil fédéral pour le projet FORTA.

Par contre, j'ai, bien entendu, de vifs regrets sur le fait que l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau, qui a été voté en 2012, ne soit pas réglée dans le cadre du projet FORTA - il s'agit de ces 400 kilomètres de routes principales qui nous occupent depuis fort longtemps et qui devraient être transformées en routes nationales. Je regrette aussi le changement de position de la commission, entre sa séance des 29 et 30 juin et celle du 19 août, suite à une consultation écrite des cantons et des milieux de la route.

Certes, techniquement, les deux objets peuvent être traités tout à fait séparément. Cependant à mon sens, il est extrêmement dangereux, politiquement, de ne pas inclure l'arrêté sur le réseau dans le paquet FORTA. En effet, comment voulez-vous convaincre les 17 cantons qui sont concernés par l'extension du réseau des routes nationales - dont le mien d'ailleurs, mais j'y reviendrai - d'accepter l'inscription de ce fonds dans la Constitution fédérale, puisqu'il y aura une votation obligatoire, alors même que l'extension du réseau, qui est attendue depuis fort longtemps dans beaucoup de cantons, ne figure pas dans le paquet?

Le canton de Neuchâtel attend par exemple depuis la fin des années 1990 cette reconnaissance de la H20, qui est la route principale reliant Neuchâtel au Col-des-Roches, c'est-à-dire à la frontière française. Je suis d'ailleurs bien placé pour le savoir, puisque j'avais déposé, alors que je siégeais au Conseil national, trois motions à ce sujet, dont la première en 2000, afin de demander cette reconnaissance. J'estimais en effet - et j'estime toujours - qu'il y a une inégalité de traitement, dans la mesure où beaucoup de régions moins peuplées que les Montagnes neuchâteloises et le canton de Neuchâtel sont reliées depuis fort longtemps au réseau des routes nationales. Il y a donc une inégalité de traitement, qu'il faudrait rectifier le plus rapidement possible.

Je rappellerai que cet axe enregistre un trafic d'environ 30 000 véhicules par jour sur certains de ses tronçons, soit bien plus que le tunnel du Gothard. Pour peu que vous

AB 2015 S 896 / BO 2015 E 896

connaissiez la région, vous savez que cette situation congestionne totalement les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, rendant indispensable la construction d'ouvrages de contournement.

En résumé, si nous votons sur FORTA sans que ne soit réglée la question de l'arrêté sur le réseau, la population neuchâteloise, excédée par le blocage de ce projet depuis trop longtemps, risque de refuser FORTA et je pense qu'il pourrait en être de même pour un certain nombre de cantons. C'est la raison pour laquelle je vous demande de suivre la proposition Eberle qui demande le renvoi à la commission, en la chargeant d'intégrer au projet l'arrêté fédéral sur l'extension du réseau - qui a déjà été voté et qui n'est pas entré en vigueur -, en rediscutant bien entendu des besoins financiers et en assurant le financement de l'intégration de routes cantonales dans le réseau des routes nationales. Il n'est pas du tout question, pour ma part - et de la part de Monsieur Eberle -, de remettre en cause le mécanisme de FORTA, que j'approuve, mais il s'agit de reprendre la question, et notamment de consulter encore une fois les cantons.



Comme l'ont relevé bon nombre de mes préopinants, la commission a siégé à la fin du mois de juin et a décidé - ce qui est tout à son honneur - de consulter les cantons et les milieux de la route. La période n'était pas idéale, mais dans la mesure où la commission souhaitait soumettre le projet au conseil durant la session d'automne, et tenant compte du fait que la séance de commission suivante était fixée au 19 août, la consultation écrite a bien entendu eu lieu pendant les vacances. La commission n'avait pas d'autres choix, je le répète, mais les circonstances n'étaient pas idéales, dans la mesure où beaucoup de gouvernements cantonaux sont en vacances ou en effectif très réduit durant cette période.

Le renvoi à la commission permettrait d'auditionner les cantons - ce qui n'a pas été fait jusqu'ici, puisque la commission a uniquement lu leurs prises de position -, mais aussi les milieux routiers. Cela permettrait de discuter notamment de la participation financière des cantons, ainsi que d'une éventuelle augmentation modérée du prix de la vignette autoroutière. Ce qui a entraîné le refus de l'augmentation du prix de la vignette lors de la votation qui a eu lieu il y a deux ans, c'est indéniablement le fait de vouloir l'augmenter de 40 à 100 francs. Or une solution fixant le prix de la vignette à 60 ou 70 francs pourrait convenir et rencontrer l'adhésion de la population.

Je souhaite également dire que la balle est dans le camp des cantons. En effet, si ces derniers souhaitent vraiment inclure les 400 kilomètres de routes cantonales dans le réseau national, il est extrêmement important qu'ils acceptent de payer la somme de 60 millions de francs. Je dirai que "c'est la dernière qui sonne" pour eux, car ils devraient, à mon avis, assumer une grande responsabilité en cas d'échec.

Le fait de renvoyer en commission et de faire en sorte de pouvoir entendre les cantons qui auront le temps de se mettre d'accord entre eux sur un financement, devrait nous permettre de trouver une solution. Je ne pense pas qu'on puisse attendre, comme le demande la motion de commission 15.3799, "Arrêté sur le réseau et vignette électronique", la fin de l'année 2017 et lier l'entrée en vigueur de l'arrêté sur le réseau à la vignette électronique. La motion demande que le projet soit soumis fin 2017. Les travaux de commission dureront assez longtemps et on peut douter que la vignette électronique, avec les problèmes de protection de la personnalité qu'elle peut poser, sera acceptée facilement. Cela veut dire qu'on repousserait l'intégration des tronçons dont il est question dans l'arrêté sur le réseau aux calendes grecques.

Nous sommes la Chambre des cantons et nous devons leur donner encore une chance de se mettre d'accord. Par conséquent, je vous invite à accepter la proposition de renvoi à la commission.

Häberli-Koller Brigitte (CE, TG): Ich bin ebenfalls für Eintreten auf die Vorlage, werde dann aber den Rückweisungsantrag Eberle unterstützen.

Es ist ein spezielles Spiel, das hier auf dem Rücken der Kantone ausgetragen wird. Im Tauziehen um mehr Einnahmen für die Nationalstrassen wird der Netzbeschluss schon als so etwas wie ein Druckmittel verwendet. Dabei war ja der Inhalt dieses Netzbeschlusses, die Übertragung von 400 Kilometern Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz, seinerzeit ein unbestrittener Teil der neuen Finanz- und Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen.

Der Kanton Thurgau ist nicht bekannt dafür, laut und sogar kompromisslos aufzutreten, aber in dieser Sache bringen verständnisvolles Abwarten und Zurückhaltung wahrscheinlich nichts. Was jetzt angezeigt ist, ist Klarheit über das Nationalstrassennetz. Ich gebe hier zu bedenken, dass die Bevölkerung schwerlich von einem NAF zu überzeugen sein wird, wenn das Nationalstrassennetz nicht klar definiert ist und sich zahlreiche Kantone übergangen fühlen. Es braucht deshalb jetzt den Netzbeschluss, um eben genau diese Klarheit zu schaffen. Solch grosse Projekte wie der NAF, die wichtig sind, brauchen Einheit und strategische Weitsicht. Schade, dass die Kommission ihren ersten Entscheid, den Netzbeschluss in die NAF-Vorlage aufzunehmen, zurückgenommen hat.

Wenn man mit der Motion, die die KVF-SR jetzt ausgearbeitet hat, argumentieren will, so ist noch anzumerken, dass die E-Vignette ein Projekt von UVEK und EFD ist und die Realisierung mit Sicherheit nicht so schnell möglich ist und erst noch mit vielen Unsicherheiten behaftet sein wird. Ich erinnere an andere, nicht optimale IT-Projekte des Bundes.

Mit der Rückweisung geben wir der Kommission die Möglichkeit, nochmals sorgfältige Verhandlungen und Gespräche mit den Kantonen zu führen. Ich hoffe und bin überzeugt, dass diese Zusammenarbeit und diese Diskussion zu einer Lösung führen werden.

Ich bitte Sie deshalb, einzutreten und den Rückweisungsantrag zu unterstützen.

Hefti Thomas (RL, GL): Nach dem Eintreten bitte ich Sie, dem Antrag Eberle zu folgen.

Wir sind bei diesem Geschäft bei einem nationalen Programm. Die Räte waren sich auch einig, welche Infrastrukturen zu diesem Programm gehören, und haben einen entsprechenden Netzbeschluss gefasst. Dieser ist



national, auf die ganze Schweiz ausgerichtet, wie es für ein nationales Programm richtig ist. Nun hat sich eine Schwierigkeit ergeben bzw. man hat eine Hürde nicht überspringen können. Vielleicht wurde ja diese Hürde ein bisschen hoch angesetzt, und man hätte sie überspringen können, wenn der Vignettenpreis etwas tiefer angesetzt worden wäre. Abgestimmt haben wir aber über die Vignettenpreiserhöhung. Der Netzbeschluss an sich unterstand nämlich nicht dem Referendum, wie Sie auch der Fahne entnehmen können. Das ist Vergangenheit. Aber das ist noch lange kein Grund, um einfach aufzugeben. Gerade der Antrag Eberle lässt ja die Finanzierung nicht aus.

Es wäre nun aber nicht richtig, Teile aus dem Netzbeschluss herauszuberechnen. Dabei handelt es sich vor allem um Teile, die insbesondere Landesgegenden zugutekommen, die sonst nicht besonders mit Vorteilen gesegnet sind. Es sind Landesteile, die oft einen grossen Teil ihrer Aufgaben gemacht haben oder daran sind, diese zu machen, die aber für die Entwicklung ihrer Volkswirtschaft auf den Netzbeschluss in der Fassung von 2012 angewiesen sind. Das ist z. B. auch für meinen Kanton und speziell für seinen Werkplatz der Fall: Der Netzbeschluss ist da Hilfe zur Selbsthilfe.

Der Bund hat immer für alle Gegenden der Schweiz und speziell auch für solche Gegenden Verständnis aufgebracht. Wenn es Hilfe zur Selbsthilfe ist, umso besser und letztlich umso kostengünstiger. Denken Sie auch daran, dass der Netzbeschluss für diese Landesteile eine der zentralen Massnahmen zur Standortförderung in einem wirtschaftlich äusserst schwierigen Umfeld ist. Zeigen Sie diesen Gegenden, dass sie nicht zweitklassig sind, sondern dass auch sie es wert sind, im Netzbeschluss zu bleiben! Ziehen Sie die dargebotene Hand nicht wieder zurück! Diese Landesteile werden es Ihnen danken, indem sie sich entwickeln, indem

AB 2015 S 897 / BO 2015 E 897

sie sich stärken und damit nicht zuletzt auch ressourcenstärker werden.

Engler Stefan (CE, GR): Keine Frage, die Vorlage, die sich an die Fabi-Vorlage anlehnt und vorsieht, für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Strasseninfrastruktur eine verlässliche, berechenbare und planbare Finanzierung zu ermöglichen, ist nur zu begrüßen.

Die Diskussionen zum Nationalstrassenfonds konzentrieren sich auf die Nationalstrassen - wen wundert es, dafür ist der Fonds ja auch gedacht. Zu bedenken sind aber auch die direkten und indirekten Auswirkungen auf das übrige Strassennetz im Land. Wenn das Nationalstrassennetz einmal fertiggestellt ist, werden wir über 1900 Kilometer Nationalstrassen verfügen. Das macht gerade einmal 2,5 Prozent der landesweiten Strasseninfrastruktur aus. Man muss aber auch sagen, dass diese 2,5 Prozent Nationalstrassen 43 Prozent des gesamten Personenverkehrs und 68 Prozent des gesamten Güterverkehrs aufnehmen, welcher sich auf den Strassen abwickelt. Insofern ist es ohne Zweifel gerechtfertigt, für die Nationalstrassen eine spezielle Finanzierungslösung zu suchen.

Man sollte aber nicht aus den Augen verlieren, dass es daneben rund 2300 Kilometer Hauptstrassen gibt. Weil sie von internationalem oder nationalem Interesse sind, werden sie vom Bund festgelegt. Diesem Umstand, nämlich der Belastung der Gesamtinfrastruktur der öffentlichen Hand, trägt auch die Neugestaltung des Finanzausgleichs Rechnung, indem Kantons- und Gemeindestrassen Sache der Kantone bzw. der Gemeinden sind, die Hauptstrassen eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen darstellen und die Nationalstrassen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen.

Jetzt hat man aber bereits bei der Schaffung der Architektur des NFA in den Jahren 2004 und 2005 gesehen - ich gehörte dort zur entsprechenden Steuerungsgruppe -, dass es eine Kategorie von Vorhaben bei der Strasseninfrastruktur gibt, die durch die NFA-Maschen fällt, nämlich die schwer finanzierbaren Einzelprojekte auf Hauptstrassen, die sich aus den jährlich wiederkehrenden Globalbeiträgen des Bundes für die Hauptstrassen nicht finanzieren lassen.

Für diese schwer finanzierbaren Einzelprojekte im Hauptstrassennetz, die schon damals ein Thema waren, fand man keine Lösung. Man kam zum Schluss, dass für die wirklich schwer finanzierbaren Einzelprojekte eine Sonderlösung zu finden sei, die ausserhalb der Rubrik "Hauptstrassen", aber innerhalb der zweckgebundenen Strasseneinnahmen gefunden werden müsse. Ein anderer Ansatz, wie mit diesen Einzelprojekten, die sich die Kantone nicht leisten können, umzugehen sei, wurde dahingehend skizziert, dass das Problem solcher Grossprojekte auf dem Weg der Netzgestaltung zu lösen sei. Das heisst, dass die entsprechenden Strecken ins Bundesstrassennetz aufgenommen werden sollten, womit sie zur Bundessache würden. Mit diesem Vorgehen hätte man das Problem wohl entschärft, aber auch nicht durchwegs lösen können, weil nämlich keine Gewähr dafür bestanden hätte, dass eine bestimmte Strecke später aufklassiert würde. Das hätte insbesondere für aufwendige Ortsumfahrungen eine Bedeutung - wenn sich diese auf Strecken von nicht nationaler oder internationaler, sondern lediglich von kantonaler oder aber von regionaler Relevanz befunden hätten.



Sie sehen, das Thema der schwer finanzierbaren Einzelprojekte fiel immer zwischen den Maschen der Strassenfinanzierung zwischen Bund und Kantonen hindurch. Insofern kann es jetzt nicht überraschen, dass dieses Thema im Zusammenhang mit dem Thema Netzerweiterung diese Brisanz findet.

Ich möchte noch zwei Gedanken äussern, und zwar zum Zusammenhang zwischen dem Nationalstrassenfonds, aus welchem die Nationalstrassen in Zukunft finanziert werden sollen, einerseits und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr andererseits. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr wird also in Zukunft dafür da sein, mehr oder weniger die Aufwendungen der Kantone für die Hauptstrassen mitzufinanzieren. Diese Spezialfinanzierung wird in Zukunft einzig durch 50 Prozent der Einnahmen aus der Mineralölsteuer gespeist werden. Sie können dies der Abbildung 14 auf Seite 2101 der Botschaft entnehmen. Die Darstellung gibt einen guten Überblick über die Finanzierung der jeweiligen Strassentypen.

Mithin wird also die Spezialfinanzierung Strassenverkehr nicht von der vorgeschlagenen Erhöhung der Mineralölsteuerzuschläge profitieren können. Die Spezialfinanzierung wird nicht von der Zweckbindung der Automobilsteuer profitieren können, auch nicht von der künftigen Abgabe für die Elektrofahrzeuge oder von einer allfälligen künftigen Erhöhung des Vignettenpreises. Sollten die Annahmen des Bundes stimmen, und vieles spricht dafür, dass nämlich mittel- bis längerfristig vermehrt Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen zum Einsatz kommen werden und dass der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge abnehmen wird, muss damit gerechnet werden, dass mittel- bis längerfristig immer weniger Einnahmen aus der Mineralölsteuer der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugewiesen werden können. Inwieweit dann eine mögliche Unterdeckung aus dem Reinertrag der Automobilsteuer vermieden werden kann, ist zumindest fraglich.

Es kommt dazu, dass mit dem NAF in erster Linie die Gelder für die Nationalstrassen des Bundes gesichert werden. Sie werden "fondsgeschützt" auch nicht künftigen Sparprogrammen ausgesetzt sein. Das wiederum wird zur Folge haben, dass Sparanstrengungen vor allem die Spezialfinanzierung Strassenverkehr treffen werden.

Ich habe deshalb zwei Anträge formuliert, die eine gewisse Sicherung des Bestandes der Spezialfinanzierung ermöglichen sollen. Zum einen soll im Falle der Unterdeckung der Ausgleich aus den Erträgen der Automobilsteuer nicht nur erfolgen können, sondern erfolgen müssen. Zum andern, als eine alternative Stütze dieser speziellen Kasse für die Hauptstrassen, schlage ich Ihnen vor, dass die eine Hälfte des Ertrags der Automobilsteuer der Spezialfinanzierung zugutekommen soll und die andere Hälfte dem NAF. Damit ist immer die Überlegung verbunden, dass sich der Bund nicht schleichend aus der Verbundaufgabe der Mitfinanzierung der Hauptstrassen zurückziehen kann.

Ein zweites Thema noch, auf das ich nicht lange zu sprechen kommen möchte, weil ich gesehen habe, dass mein Kollege Schmid einen entsprechenden Antrag formuliert hat, betrifft die Finanzierung der Agglomerationsprogramme. Der Agglomerationsverkehr wird durch den NAF eine ganz neue Bedeutung und Grundlage erhalten. Ganz konsequent ist es nicht, weil diese Projekte des Agglomerationsverkehrs in aller Regel Kantonsstrassen und kantonale Bahninfrastrukturen betreffen und an sich nichts mit der Nationalstrasse zu tun haben. Ich finde den Ansatz, dass auch in Zukunft diese Projekte mitfinanziert werden können, trotzdem richtig. Es wird aber dazu führen, dass tendenziell eine Bevorzugung der Städte und Agglomerationen stattfinden wird, solange die Kriterien für die Agglomerationsprogramme stark vom durchschnittlichen Tagesverkehr getrieben sind und die topografischen Schwierigkeiten, die Infrastrukturprojekte in den Bergen nach sich ziehen, völlig ausser Acht gelassen werden.

Ich bitte Sie, den Antrag Schmid Martin gut anzuschauen. Er wird eine gewisse Abfederung bringen, genauso wie der Antrag der Kommissionsmehrheit, welcher das Thema der schwer finanzierbaren Einzelprojekte aufnimmt.

Ich finde es im Ganzen eine gute Vorlage und möchte auch auf sie eintreten.

Theiler Georges (RL, LU): Ich erlaube mir, noch einmal das Wort zu ergreifen.

Zuerst eine Bemerkung zu Kollege Konrad Graber, mit dem ich oft die ungeteilte Standesstimme habe. Aber am Gotthard hört das auf. Er hat hier erklärt, dass 25 Prozent der Tranche für den Nationalstrassenbau an den Gotthard gehen werden. Am Gotthard wird es jährlich 200 Millionen Franken über etwa zehn, zwölf Jahre brauchen. Insgesamt geben wir jedes Jahr über 2 Milliarden Franken aus, und da

AB 2015 S 898 / BO 2015 E 898

kann ich meinem ehemaligen Treuhänder in aller Freundschaft nur empfehlen, die Prozentrechnung zu machen. Das ergibt deutlich unter 10 Prozent. Das ist Abstimmungskampf! Solche Zahlen dürfen jedoch nicht im Raum stehengelassen werden, weil sie schlicht nicht stimmen können.

Zum Netzbeschluss: Wir haben drei Lösungen auf dem Tisch. Mit ihrem Antrag verlangt die Minderheit Hösli



die Umsetzung des Netzbeschlusses. Ich bitte Sie dringend, auf der Fahne zu schauen, was darin enthalten ist. Die Arbeit haben wir alle geleistet. Dort können Sie das alles nachlesen. Da kommt Herr Berberat - er ist leider nicht mehr da -, da kommt Le Locle zum Zug. Niederurnen ist auch enthalten, Pratteln ist enthalten für Herrn Janiak - der noch nicht da ist. Dann ist Meggenhus für den Kanton Thurgau enthalten. Alles ist drin. Sie müssen nur der Minderheit Hösli zustimmen.

Deshalb müssen Sie doch die Vorlage nicht zurückweisen. Weshalb denn? Das begreife ich nicht. Sie haben die Variante der Minderheit Hösli. Damit hätten Sie den Netzbeschluss beschlossen, und dann kann man die Finanzierung angehen. Die Kommission war in dieser Frage nicht uneinig; das stimmt gar nicht, auch wenn das behauptet wird. Herr Janiak hat gesagt, man habe grosse Probleme gehabt, man habe bei der Abstimmung ein Verhältnis von 5 zu 4 Stimmen gehabt. Aber man findet keine einzige solche Entscheidung im Protokoll. Wir haben mit 11 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung die Motion angenommen. Ich weiss nicht, ob Sie nicht im Saal waren; es könnte ja sein, dass Sie nicht dabei waren. Es gab 11 zu 0 Stimmen für den Netzbeschluss. Man will den Netzbeschluss aufnehmen, aber bitte nicht mit diesem Paket, bitte mit einer vernünftigen Finanzierung. Jetzt können Sie sich für den Weg gemäss Antrag der Minderheit Hösli entscheiden, oder Sie können sich für den Antrag der Kommissionsmehrheit entscheiden. Ich bin überzeugt, dass die Vorlage vor dem Volk bessere Chancen hat, wenn man nicht noch Dinge auflädt, die es vor Kurzem abgelehnt hat. Daher wäre es vernünftiger, der Kommissionsmehrheit zu folgen. Aber Sie haben auch die Variante der Minderheit Hösli, wenn Sie die Netzbeschlüsse heute noch verabschieden wollen; das können Sie heute noch tun mit den Anträgen der Minderheit Hösli, der auch Herr Hess angehört.

Savary Géraldine (S, VD): Nous sommes ici dans un exercice délicat, c'est du travail d'orfèvre que nous devons accomplir aujourd'hui et que nous devons accomplir demain, parce qu'il y aura, pour cet enjeu d'avenir, un rendez-vous en votation populaire. Nous devons soumettre ce projet à la population et aux cantons, qui devront se prononcer sur la modification de la Constitution. Il faudra impérativement qu'une majorité des cantons nous suivent dans cet exercice. Il faut par ailleurs compter avec l'initiative "pour un financement équitable des transports" dite "vache à lait", qui, pour la plupart des membres de ce conseil, constitue un horizon menaçant, non seulement pour l'équilibre des finances de la Confédération mais aussi pour certains projets.

Ce débat a révélé de nombreux doutes de la part des membres de ce conseil, qui ont exprimé un certain nombre de mécontentements et d'inquiétudes des cantons. J'étais, au début de ce débat, plutôt favorable à ce projet, mais, si on avance aujourd'hui avec la feuille de route adoptée en commission, et si, en même temps, tous les doutes et les oppositions qui ont été manifestés aujourd'hui se renforcent, ce qui est inévitable, je crains qu'on ne se retrouve à terme avec une modification constitutionnelle à soumettre au peuple et aux cantons alors que ces derniers seront insatisfaits du projet.

La discussion que nous avons eue aujourd'hui témoigne du fait que nos travaux ne sont pas parfaits, qu'ils ne sont pas complètement aboutis. Nous devons nous donner une dernière chance pour rediscuter en commission, trouver une solution, convoquer les cantons et leur permettre de sortir d'un discours jusqu'ici relativement, voire totalement, contradictoire. Nous devons nous donner ce temps supplémentaire. Si on part, la fleur au fusil, avec le projet tel qu'il est, qui repose sur une architecture compliquée et implique des efforts financiers non négligeables tant pour la population que pour la Confédération, nous aurons à tracer une feuille de route extrêmement importante pour l'avenir sans avoir de soutien. Car ce soutien n'existe pas, et ce que vous avez dit aujourd'hui en témoigne; il y a un certain nombre de cantons qui sont aujourd'hui insatisfaits et doutent de la faisabilité de ce projet.

C'est avec beaucoup d'insatisfaction que je soutiendrai la proposition individuelle Eberle de renvoi du projet en commission, parce que je crois qu'il faut que nous fassions notre travail correctement.

Graber Konrad (CE, LU): Selbstverständlich werden wir, mein sehr geschätzter, aber leider abtretender Kollege Georges Theiler und ich, uns nicht einen innerkantonalen Showdown liefern. Ich möchte einfach nochmals auf die Seiten 2111 und 2110 der Botschaft verweisen. Dort schreibt der Bundesrat, dass für fünf Bereiche 70 Prozent der Mittel des Finanzbedarfs für den Nationalstrassenbau verwendet werden: Die erste Position, 11 Prozent, betrifft die Verbesserung der Tunnelsicherheit, und es folgen 12 Prozent für Lärmschutzprojekte, 14 Prozent für Pannestreifen, 9 Prozent für Kontrollzentren sowie Abstellplätze für den Schwerverkehr und 24 Prozent für die zweite Röhre am Gotthard. All das finden Sie auf Seite 2110 der Botschaft.

Eberle Roland (V, TG): Nur ganz kurz zu einer kleinen Inkonzsequenz, dies zu dem auch von mir sehr geschätzten Kollegen Georges Theiler: Ihre Lösung zur Finanzierung des Netzbeschlusses ist in der Kommission getroffen worden; wieder aus der Kommissionsvorlage entfernt worden ist sie mit dem ominösen Resultat von 5 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dies mit dem Hinweis, dass diese Geschichte stirbt, wenn die Finanzierung



nicht gesichert werden kann. Ihr Aufruf, meinem ebenfalls geschätzten Kollegen Hösli zu folgen, macht also eigentlich wenig Sinn.

Ich bitte Sie wirklich, die Vorlage zurückzuweisen, damit die Kommission auch im Sinne des Votums von Kollegin Savary diese Arbeit und diesen Dialog mit den Kantonen nochmals aufnehmen kann.

Imoberdorf René (CE, VS), für die Kommission: Ich möchte jetzt doch noch zwei, drei Bemerkungen zum Rückweisungsantrag Eberle machen. Ich bin bereits beim Eintreten auf die Behandlung des Netzbeschlusses in der Kommission eingegangen. Ich möchte doch hervorheben, dass sich die Kommission ausführlich und effektiv intensiv mit dieser Thematik auseinandergesetzt hat. Ich würde schätzen, dass wir in etwa einen Drittel der Zeit für diese Thematik eingesetzt haben. Natürlich, am Schluss gab es eine gewisse Hektik, das ist nicht falsch, aufgrund der Reaktion der Kantone.

Aber ich möchte hier doch hervorheben: Man hat damals, beim Netzbeschluss 2012, eingehend mit den Kantonen diskutiert. Da gab es für die Kompensation der damaligen 30 Millionen Franken vier Modelle, und nicht einmal auf diese konnten sich die Kantone ganz einigen. Favorisiert wurden dann die Modelle 2 und 3, und je nachdem, auf welcher Seite ein Kanton stand, hat er dann für eines dieser Modelle gestimmt. Viele neue Erkenntnisse werden da also auch bei weiteren Diskussionen nicht gewonnen.

Dann möchte ich natürlich schon sagen, dass wir die Finanzierung effektiv vertieft - und da kann man das Wort "vertieft" wirklich brauchen - abgeklärt haben. Es wurden nebst der Erhöhung des Vignettenpreises auf 70 Franken, was wir dann schlussendlich vorgeschlagen haben, und dem Beitrag der Kantone faktisch alle anderen Finanzierungsquellen wie Mehrwertsteuererhöhung, zusätzliche Mittel aus der Mineralölsteuer, eine weitere Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages usw. in Betracht gezogen. Die Kommission war einfach darauf bedacht - um das klarzustellen -, das Fuder nicht zu überladen, damit nicht die ganze Vorlage gefährdet wird.

Nun haben wir diese Kommissionsmotion formuliert. Mit der Kommissionsmotion, die von der Kommission einstimmig

AB 2015 S 899 / BO 2015 E 899

angenommen wurde, könnten die beiden Geschäfte entkoppelt werden. Die Umsetzung des Netzbeschlusses 2012 würde dadurch nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben. Man hätte Zeit, die Diskussion mit den Kantonen noch einmal zu führen.

Frau Häberli hat die E-Vignette erwähnt. Die Vorarbeiten sind schon sehr weit fortgeschritten. Da wird man sicher, bis der Bundesrat die Botschaft unterbreitet, eine Lösung finden. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir dem Bundesrat verbindlich aufgetragen haben, bis Ende 2017 eine Vorlage vorzulegen.

Ich möchte Sie bitten, den Einzelantrag Eberle abzulehnen, weil ja die Kommission gegen die Integration des Netzbeschlusses 2012 in den NAF votierte; nicht gegen den Netzbeschluss hat sie votiert, sondern gegen die Integration. Ich möchte Sie bitten, den Einzelantrag Eberle abzulehnen.

Germann Hannes (V, SH): Das Votum des Kommissionspräsidenten hat mich nun doch zusätzlich darin bestärkt, für den Rückweisungsantrag Eberle zu stimmen. Warum? Es sind so viele Fragen zu Bestandteilen dieser komplexen Vorlage, die voneinander abhängen, offen. Das lässt alle Wege offen. Für mich ist das - ich bin nicht in der Kommission - wie eine Büchse der Pandora: Es kann gut herauskommen, es kann aber auch vollkommen verkehrt herauskommen.

Es kommt dazu, dass ich natürlich gegen diese Kompetenzverlagerung von den Kantonen zum Bund bin. Es ist bereits erwähnt worden: Der Anteil des Bundes am nationalen Strassennetz beträgt 2,5 Prozent. Natürlich, diese Strassen sind sehr wertvoll, es wird auch viel Kilometerleistung darauf erbracht. Aber die Kantonsstrassen machen 25,4 Prozent aus, und die Gemeindestrassen 72,1 Prozent. Die Gemeindestrassen - mein Herz schlägt halt immer auch noch ein wenig für die Gemeinden mit - werden auch benutzt. Sie sind Zubringer zu den anderen Strassen, und sie gehören zu einem leistungsfähigen Strassennetz in unserem Land. 72,1 Prozent Gemeindestrassen - und Sie verlagern allen Ernstes die Kompetenz von den Kantonen zum Bund mit seinen 2,5 Prozent Strassenanteil! Auch wenn die Strassen des Bundes wichtige Strassen sind - das gefällt mir nicht.

Irritiert hat mich auch ein Papier, das wir gestern zum Thema Tanktourismus und Mineralölsteuer von der Verwaltung erhalten haben, datiert vom 15. September 2015. Wir wissen es, der starke Franken hat zu Verschiebungen geführt: Die ausländischen Automobilisten nutzen unsere Strassen, tanken aber nicht mehr in der Schweiz. Das heisst, sie fahren unentgeltlich durch unser Land. Sie können sich vor der Grenze und dann nach der Grenze wieder mit Treibstoff eindecken.



Und besonders verhängnisvoll und irritierend ist es, Frau Bundesrätin, wenn Sie für den Dieseltreibstoff die Schraube nach wie vor nach oben drehen wollen. Der Bundesrat will eine Carte blanche für eine Treibstoffzollerhöhung von bis zu 6 Rappen. Der Saldo ist ja jetzt schon negativ, das heisst, die Schweizer gehen jetzt nicht nur ins Ausland einkaufen, sie tanken auch noch gerade draussen. Benutzt werden dann aber weiterhin unsere Strassen; das, meine ich, sollten wir verhindern. Es sind 300 Millionen Franken oder noch etwas mehr, die jetzt schon ausfallen, und wenn Sie den Treibstoffzoll erhöhen, werden es 500 Millionen Franken und mehr sein. Damit reissen wir ein viel grösseres Loch auf als mit diesen paar zusätzlichen Finanzierungsmassnahmen. Wir könnten also dieses Geld für die notwendigen Projekte und vor allem für die Äufnung dieses Fonds gut gebrauchen. Darum habe ich auch entsprechend noch zwei Einzelanträge gestellt. Ich habe jetzt schon gesprochen, werde mich dafür aber dann bei der Begründung kurz halten. Ich bitte Sie um Rückweisung der Vorlage an die Kommission. Sie soll mit einem sauberen, klar durchschaubaren Konzept kommen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin eigentlich heute hierhergekommen, um über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zu debattieren. Denn dieser liegt Ihnen vor, diesen hat Ihre Kommission mit 11 zu 0 Stimmen verabschiedet. Ich könnte mich eigentlich freuen, weil alle sagen: "Wir treten ein, gute Vorlage, guter Kompromiss." Aber heute Morgen reden Sie über alles andere als über den NAF.

Wo haben wir jetzt ein Problem? Herr Ständerat Janiak, seit dem Februar war diese Botschaft in der Kommission, länger als die AHV- und BVG-Revision, die doch noch ein bisschen komplexer ist. Dort habe ich nicht gehört, dass man gesagt hat, die Kommission habe zu wenig Zeit gehabt und sich nicht in die Sache vertieft. Ich glaube, die Kommission hat sich darin vertieft; man weiss schon lange, dass wir beim NAF ein Problem haben.

Reden wir zuerst über die Probleme, die wir haben und die dazu geführt haben, dass wir Ihnen überhaupt diese Entwürfe vorlegen. Das wäre eigentlich der Gegenstand der heutigen Debatte.

Als Erstes haben wir heute einen Infrastrukturfonds, der besagt: Jawohl, wir stellen das Nationalstrassennetz fertig. Wir haben nämlich den Netzbeschluss von 1960 immer noch nicht umgesetzt, es fehlen dort immer noch einige Kilometer an Nationalstrassen. Es sind immer noch Mittel von 8,5 Milliarden Franken erforderlich, die nicht finanziert sind, die offen sind. Ich sehe hier Herrn Stöckli, den ehemaligen Stapi von Biel: Unter anderem gibt es auch dort eine Strecke, die noch nicht fertiggestellt ist. Unsere erste Sorge ist die Umsetzung der Beschlüsse von 1960 - noch nicht fertig, noch nicht finanziert. Man muss immer wieder zu den Basics zurückgehen.

Als Zweites haben wir die Agglomerationsprogramme von 2008 eingebaut; das ist eine neue Aufgabe für die Strasse, neu finanziert durch Strassengelder. Es ist so, dass Sie mit Ihren Verpflichtungskrediten die 6 Milliarden Franken, die dafür reserviert waren, schon ausgegeben haben. Wir haben noch etwa 240 Millionen Franken in der Reserve, zehn Jahre bevor das eigentlich hätte auslaufen sollen. Mit dieser Vorlage bekennen wir, dass die Agglomerationen ein weiter gehendes permanentes Problem haben, denn viele Menschen wohnen heute im urbanen und im Agglomerationsbereich. Das können die Kantone und die Städte nicht allein stemmen. Der Bund erklärt sich bereit dazu. Wir verlängern die Finanzierung bzw. gehen über zu einer unbefristeten Mitfinanzierung dieser Agglomerationsbeiträge für Bahn oder Strasse. Zweites wichtiges Element, auch nicht finanziert.

Als Drittes haben wir die Beiträge an die Berg- und Randgebiete - Herr Ständerat Stadler spricht immer davon. Ja, das war auch ein Element des heutigen Infrastrukturfonds. Auch das ist befristet, 2027 läuft das aus. Sie können weiterhin Revisionen verschieben oder die Milchkuh-Initiative annehmen, dann haben Sie auch dort die Situation, dass diese Beiträge des Bundes an die Bergregionen auslaufen - ersatzlos, null, Punkt. Wir haben auch hier, nach der Vernehmlassung, eine Lösung gefunden, indem wir sagen, dass wir den Bedarf der Berggebiete und Randregionen anerkennen und auch diese Beitragsfrist verlängern, wobei wir aber die Finanzierung dafür noch brauchen. Diese ist heute nicht vorhanden - sie ist nicht vorhanden!

Dann kommt als nächste Priorität die Engpassbeseitigung. Auch die Engpassbeseitigung ist vom Parlament mit dem Infrastrukturfonds bis 2028 geregelt worden; es werden 5,5 Milliarden Franken eingesetzt. Und wo stehen wir dort? Wir stehen auch dort zehn Jahre vor der ehemaligen Schätzung des Parlamentes vor der Situation - wir alle wissen das -, dass die Zahl der Engpässe wie auch die Zahl der Stautunden in den bekannten Bereichen weiter zunehmen. Das verursacht volkswirtschaftliche Schäden von jährlich etwa einer Milliarde Franken. Täglich stehen Tausende Automobilisten in diesen Engpässen im Stau. Wenn wir nichts tun, wird sich das Problem akzentuieren. Doch wie steht es dort mit der Finanzierung? Wir kennen zwar die Engpässe, und ihre Beseitigung ist dennoch nicht finanziert.

Es sind auch mit dieser Vorlage Engpassbeseitigungen vorgesehen, die nach wie vor zurückgestellt sind:



Herr Ständerat Germann aus Schaffhausen, Sie setzen sich jetzt so sehr dafür ein, dass der Bund Strassen übernimmt und dies auch noch aufbuttert. Doch beispielsweise die Erweiterung des Cholfirstunnels im Kanton Schaffhausen -

AB 2015 S 900 / BO 2015 E 900

das kostet über 620 Millionen Franken und ist Teil der Engpassbeseitigungen - ist nicht finanziert, sodass dieses Projekt auf unbestimmte Zeit zurückgestellt ist, Herr Ständerat.

Ich komme zum Kanton Aargau, zu Aarau West-Aarau Ost, Birrfeld-Wettingen und spreche zu den beiden Ständerätinnen: Diese Projekte sind nicht finanziert und zurückgestellt, obschon sie relativ entscheidend sind. Madame Savary, dans le canton de Vaud, l'ajout de voies de circulation entre Nyon et Morges Ouest et entre Villars-Sainte-Croix et La Croix-Montreux représente plus de 2,3 milliards de francs. Das ist zurückgestellt, diese Engpassbeseitigung ist nicht finanziert.

Nehmen wir den Kanton Zürich: Hier haben wir auf unbestimmte Zeit die Strecken Brüttisellen-Töss, Zürich Süd-Wädenswil, Wädenswil-Richterswil zurückgestellt. Auch da geht es locker um 1,3 Milliarden Franken, die nicht finanziert sind.

Der Bypass Luzern wurde schon erwähnt. Wir müssen schauen, hoffen aber, dass wir diesen in einen nächsten Realisierungsschritt aufnehmen können.

Ich nehme auch noch den Kanton Baselland. Herr Janiak setzt sich ja auch sehr für den Netzbeschluss ein. Auch dort sind betreffend die A2-Strecke Hagnau-Liestal, die ja eine relativ grosse Bedeutung für den Kanton hat, 500 Millionen Franken nicht finanziert.

Ihre Kommission hat diese Liste seriös angeschaut und gefragt, wo jetzt Prioritäten gesetzt werden müssen. Die Prioritäten sind die Bestandteile des NAF: die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes - endlich mal, nach sechzig Jahren - und den Abschluss des Engpassbeseitigungsprogrammes. Auch da gibt es noch eine Erstreckung, aber wir sind immerhin dran.

Jetzt komme ich zum Hauptpunkt, der immer wieder vergessen geht: Wir haben steigende Unterhaltskosten, wie wir Ihnen das schon seit Längerem anzeigen. 45 Prozent der Brücken sind seit über fünfzig Jahren in Betrieb, die meisten Kunstbauten sind vierzig bis fünfzig Jahre alt. Der Unterhalt wird in den nächsten Jahren immer grössere Beträge aus dem ganzen Strassenbudget verbrauchen. Da kann man nicht wählen, man kann nicht sagen: Wir ziehen etwas anderes vor. Der Unterhalt der bestehenden Substanz hat wie bei der Bahn Priorität. Das wird uns mehr kosten.

Der Anstieg der Kilometerkosten bei Neubaustrecken akzentuiert sich seit zehn Jahren massiv, weil jede Region natürlich Lärmschutz, Überdachungen usw. möchte. Diese Kosten sind auch angestiegen. Der Strassenbereich hat neue Aufgaben geschluckt. Das betrifft das Neat-Viertel, es gehen Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds, und im Weiteren werden auch für die Agglomerationsprogramme und die Berggebietsbeiträge Strassengelder eingesetzt. Das belastet die Ausgabenseite.

Auf der Einnahmenseite - das wurde richtig gesagt - wirkt sich aus, dass es wie gewünscht verbrauchsärmere Fahrzeuge gibt sowie Fahrzeuge, die mit einer anderen Antriebstechnik funktionieren. Trotz ein wenig mehr gefahrenen Kilometern sinken die Steuererträge. Wir kommen in dieser Situation zu Ihnen und sagen: Die Aufgaben nehmen zu, die Einnahmen sinken; wir haben eine Finanzierungslücke von 1,2 Milliarden Franken, die sich auftut. Das müssen wir lösen, das hat oberste Priorität, dafür ist der NAF da. Ich bin ja sehr froh um all diese Stimmen, die jetzt sagen, die Fondslösung sei richtig, weil wir dann, aus einem Topf, Betrieb, Unterhalt und all die anderen Aufgaben endlich anpacken können. Das ist viel einfacher, viel transparenter, das geht nicht mehr nach dem Jährlichkeitsprinzip.

Sie können - das ist der gleiche Ansatz wie bei der Bahn - mit den Engpassbeseitigungs- und Agglomerationsprogrammen alle vier, fünf Jahre schauen, wie viel Geld es im Fonds hat, und entscheiden, was man damit umsetzen kann, welche Engpässe neu beseitigt werden sollen. Dann können Sie mit den entsprechenden Finanzbeschlüssen die Mittel dafür zur Verfügung stellen. Das ist das Konzept.

Ihre Kommission, Herr Ständerat Germann, hat die Erhöhung des Mineralsteuerzuschlages nur um 4 Rappen eben gerade wegen des Tanktourismus beschlossen. So schauen wir, dass man ab 2018, wenn es wahrscheinlich die erste Tranche braucht, nicht eine zu starke Erhöhung hat. Damit können wir auch der momentanen Frankensituation Rechnung tragen.

Wenn Sie das Projekt weiter verschieben - Sie können es jetzt zurückweisen und verschieben -, dann wird der NAF wahrscheinlich frühestens wieder in der Frühjahrssession 2016 behandelt. Sie sind der Erstrat; es gibt dann noch einen Zweitrat, der auch noch etwas zu sagen hat. Es wird dann also 2017, bis dieses Projekt, erst einmal ohne Differenzen, beraten sein wird. Dann müssen Sie obligatorisch in eine Volksabstimmung, wo Sie dann sagen: Wir machen jetzt eine Erhöhung von 4 bis 6 Rappen plus die Erhöhung des Vignettenpreises.



Das Geld geht dann 2018 aus. Wir haben im heutigen Fonds dann wahrscheinlich keine Reserven mehr. Wir kommen dann in eine Situation, in der es ganz knapp wird, in der unklar ist, ob wir diese Mittel effektiv haben. Vielleicht, weil das Fuder überladen wurde, werden wir die Mittel nicht haben, weil das Volk dann sagt: Also jetzt haben wir soeben über die 100-Franken-Vignette abgestimmt, das wollten wir nicht; jetzt kommen sie mit einer 70-Franken-Vignette plus einer Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen.

Zu den Herren Ständeräten, die jetzt für Rückweisung usw. sind: Ich erinnere mich, dass Ihre Partei gegen die Vignette von 100 Franken war. Wie soll ich begründen, dass man jetzt plötzlich für eine Vignette von 70 Franken ist?

Kommen wir nun also zum Netzbeschluss: In dieser Situation, in der wir die Mittel für den NAF, für die Behebung der dringenden Probleme, brauchen, sagen Sie, dass wir gleichzeitig auch noch den Netzbeschluss integrieren wollen. Die anderen Probleme bleiben dann nur zum Teil gelöst, aber es ist Ihnen wichtig, jetzt den ganzen Netzbeschluss zu integrieren. Ist das jetzt gut oder schlecht für die Lösung der bestehenden Probleme? Der Netzbeschluss war schon bis jetzt ein völlig separates Projekt. Auch bei der Abstimmung über die Vignette war er nicht Bestandteil des NAF oder des Infrastrukturfonds. Es ist ein separates Projekt, das schwierig ist und schwierig bleibt; der Bundesrat und auch das Parlament haben deshalb gesagt: Wir bleiben dabei, dass es verkehrlich Sinn macht, diese Kantonsstrassen aufzunehmen und irgendwo zu integrieren.

Das Parlament selber hat aber im Netzbeschluss klar gesagt: Wir machen das unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung gewährleistet ist. Daran hat sich nichts geändert, und die Finanzierung haben wir bis heute nicht - wir haben sie nicht! Mit den Kantonen gab es jetzt zig Anläufe. Vielleicht gelingt es in einem nächsten Umgang, ich weiss das auch nicht. Die Kantone können jetzt problemlos ihre Meinung ändern und sagen: Ja, wir sind jetzt doch einverstanden mit rund 60 Millionen Franken oder weiss ich was - das steht ihnen doch jederzeit frei! Sie können den Netzbeschluss jederzeit aus der Schublade nehmen und dann die Zahlen, die es neu gibt, einbauen. Das ist völlig unabhängig vom NAF, das ist auch jetzt so, wie es in der Vergangenheit war. An der Ausgangslage hat sich nichts geändert, aber wir müssen die Finanzierung finden, und diese ist bis heute nicht gefunden worden. Nach zwei, drei Jahren gibt es keine neuen Ideen, ausser wieder die Vignette und irgendeinen Kantonsbeitrag. Das ist alles bekannt. Es ist am Schluss ein Spiel, bei dem man sich findet. Dass gewisse Kantone diese Aufgabe möglichst rasch dem Bund übergeben möchten, ist ja sonnenklar. Im Wallis stehen Unterhaltsarbeiten an, welche sonst die Walliser bezahlen müssen. Es ist logisch, dass es einfacher wäre, wenn das der Bund machen würde. Im Tessin stehen Tunnelsanierungen an; auch dort ist klar, dass es angenehmer wäre, wenn der Bund zuständig wäre. Die Thurgauer haben ein wichtiges Projekt und können das alleine nicht schultern: Es ist auch dort klar, dass man ihnen helfen muss. Bei Näfels und bei den Neuenburgern ist es dasselbe: Auch dort gibt es Belastungen für die Bevölkerung, und das bestreitet niemand. Aber nochmals: Alle Kantone haben Nein gesagt zur Erhöhung des Vignettenpreises; auch die Kantone, in denen, mit Ihren Worten, der Leidensdruck wegen dieser Strassen so

AB 2015 S 901 / BO 2015 E 901

hoch ist. Auch die meisten Gemeinden, die direkt profitiert hätten, haben Nein gesagt. Ich respektiere den Volkswillen. Das Volk hat immer Recht, deshalb ist es schon ein bisschen eine Zwängerei, wenn man jetzt nach kurzer Zeit schon wieder damit kommt. Die 70 Franken für die Vignette hatte man damals auch im Parlament diskutiert. Das lag alles vor. Man kann das wieder hervorheben, ich bin nicht dagegen. Aber die Frage ist: Ist heute der richtige Zeitpunkt dafür? Ist es gescheit, neben all den wichtigen Fragen des NAF noch dieses Problem in die Vorlage einzubauen? Sie müssen dann auch hinstehen: Diese Kantonsstrassen - sind sie wichtiger als all die Engpässe, die ich aufgezählt habe?

Das Volk und auch die Strassenverbände sagten: Diese Kantonsstrassen, die gibt es ja; sie sind, bis auf die Thurgauer Linie, da. Wir übernehmen sie einfach. Das Astra ist einfach ab dem Zeitpunkt X für ihren Betrieb und Unterhalt zuständig, und wir müssen 60 Leute mehr anstellen - Sie kritisieren mich, wenn wir unnötigerweise den Personalbestand aufbauen. Das ist passiert, das haben Sie schon gemacht. Also gut, nehmen wir an, dass wir das so machen.

Aber das Volk hat ja davon primär noch nichts. Das war die Kritik der Bürgerinnen und Bürger: Weshalb sollen wir mehr für die Vignette bezahlen, wenn die Mittel für Strassen verwendet werden, die gebaut sind? Das hat Ihre Kommission ja auch diskutiert, und sie hat gesagt: Das ist schon ein Argument. Deshalb sagen wir: Mit der elektronischen Vignette haben wir dem Bürger etwas zu geben. Damit können wir auch für die vielen Unternehmer der KMU eine Lösung finden, deren Mitarbeiter mit Wechselnummern unterwegs sind und kritisiert hatten, dass die Vignette nur ihre Unternehmen belaste. Und wir hatten all die Wohnwagenbesitzer und die Töfffahrer, die sagten, dass sie eine saisonale Vignette möchten. Das ist mit der heutigen Vignette nicht möglich, mit der E-Vignette wird es möglich sein. Das sind Vorteile, die man dem Volk erklären kann.





Vielleicht haben wir dann auch mehr als drei reife Projekte, die wir gleichzeitig unterbreiten können. Aber die letzten drei reifen Projekte aus zwei Kantonen haben das Schweizervolk halt nicht überzeugt.

Was stimmt Sie so zuversichtlich, dass das Schweizervolk beim nächsten Mal anders entscheiden wird? Entscheiden tun nicht die Kantone, entscheiden tut das Volk, und das ist auch richtig so. Deshalb glaube ich, das Fuder sei überladen und dies sei vor dem Hintergrund des Volksentscheids eine Zwängerei.

Ich habe ja mit einigen Kantonsregierungen gesprochen, aber von der Aktion gewisser Kantone im Rahmen der BPUK wusste ich nichts; ich erfahre dies jetzt auch in diesem Saal. Das gehört manchmal dazu, und wir stehen vor den Wahlen; das ist für Sie keine einfache Situation. Aber es ist so, dass sich nicht nur der Kanton Luzern äussert; er sagt: Für uns liegt die Priorität beim Projekt Bypass; das ist völlig klar. Der Kanton Aargau setzt die Priorität bei den bestehenden Engpässen auf der A1, das ist völlig klar. Die Kantone Zürich und Waadt setzen Prioritäten; auch das ist völlig klar. Auch von den Kantonen Basel-Stadt und Baselland habe ich in dieser Hinsicht nichts anderes gehört. Das gilt auch für die Regierungen, die kritisch eingestellt waren. Diese sagen, wenn sie entscheiden müssten bei einer Etappierung, sei dies völlig klar; das gilt auch für den Kanton Schwyz.

Ich will ja nicht die Kantone auseinanderdividieren. Aber am Schluss muss man effektiv sagen: Wir wollen den Netzbeschluss umsetzen; wir stehen dazu. Es geht aber nicht ohne die Kantone, ohne dass wir uns bewusst sind, dass das nochmal etwas kostet. Auch mit einer Lösung von 60 Millionen Franken und einer Vignette von 70 Franken hätten Sie immer noch eine Finanzierungslücke. Das belastet dann tatsächlich den NAF. Dann entscheiden wiederum Sie, ob es die Engpässe, ob es die Agglomerationsprogramme oder die Bergstrassen betrifft. Aber diese Lücke entsteht so sicher wie das Amen in der Kirche.

Herr Ständerat Hösli, ja, Frauen reden auch über Geld - denn ich bin schliesslich dafür verantwortlich. Ich muss hinstehen und das auch vor dem Volk vertreten. Deshalb finde ich das im Moment effektiv keine gute Lösung. Die Milchkuh-Initiative ist die schlechteste Variante, das wissen Sie alle, das haben Sie alle diskutiert. Wenn Sie vor das Volk treten müssen, wenn die Milchkuh-Initiative zur Abstimmung gelangt, haben Sie noch keine Lösung - vielleicht wird der NAF dann im Erstrat sein. Das Volk hat aber die Informationen: Es wird einen höheren Benzinpreis geben, und die Vignette wird auch mehr kosten. Das ist vielleicht nicht die beste Taktik. Deshalb bitte ich Sie, das Fuder nicht zu überladen.

Wir helfen den Kantonen, Herr Ständerat Eberle, wir stehen auch mit der Thurgauer Regierung in Kontakt. Man kann auch über Vorfinanzierungen Lösungen finden; das wissen Sie. Wir unterstützen die Kantone gerne auch bei der Projektierung, damit es mit diesen Projekten vorangeht; das ist für uns völlig selbstverständlich. Aber Sie müssen am Schluss entscheiden.

Der NAF ist zentral, das ist die Grundlage. Aufgrund der Architektur mit dem Fonds, mit den Programmen, die dazugehören, können wir auf eine einigermaßen sichere Art und Weise das Problem mit den Staus auf der Strasse beheben. Zum Netzbeschluss gehören auch wichtige Strassen, aber die Engpassbeseitigung hat rein von der verkehrlichen Abwicklung her gesehen für den Bund Priorität. Ich bitte Sie, das in Ihren Reflexionen zu berücksichtigen.

Eine Rückweisung wird an diesen Prioritäten nichts ändern. Sie bekommen dann vielleicht von den Kantonen ein klareres Signal zu den 60 Millionen Franken; das kann sein. Der Netzbeschluss ist und bleibt aber eine separate Vorlage, er ist und bleibt ein separater Beschluss. Alles, was nicht finanziert ist, fehlt im NAF, fehlt schlussendlich bei der Engpassbeseitigung und bei den Agglomerationsprogrammen. Das wird so sein, dazu müssen Sie stehen. Es ist zwar unangenehm, aber es ist so.

Deshalb bitte ich Sie, einzutreten und Ihrer einstimmigen Kommission zu folgen, was den NAF betrifft. Ich bitte Sie, die Rückweisung abzulehnen; es steht den Kantonen jederzeit frei, ihre Haltung zu ändern. Sie sind Erstrat; es dauert sowieso noch das ganze Jahr 2016, bis sich auch der Nationalrat damit befasst hat. Die Kantone haben genügend Zeit, um auf ihre Haltung zurückzukommen und zu sagen: Wir sind uns jetzt alle einig und stehen dazu. Dann kann man das jederzeit auch wieder anpacken. Sie verlieren sonst einfach viel Zeit, mindestens ein halbes Jahr, und das wirkt sich auch aus auf die Investitionen, die nötig sind.

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

Le président (Comte Raphaël, premier vice-président): Je donne la parole à Monsieur Eberle, auteur de la proposition de renvoi. Il souhaite compléter son intervention d'entrée en matière.

Eberle Roland (V, TG): Nur ganz kurz: Ich habe in meinem Votum nicht irgendeinen Wisch der BPUK aus meinen Unterlagen zitiert, sondern den offiziellen Brief, den die BPUK an die Kommission geschrieben hat; so



viel einfach zur Klarheit.

Um hier noch am letzten Argument der Frau Bundesrätin anzuknüpfen, dass alles beim Alten bleibe, die Kantone könnten ja wieder kommen mit dem Netzbeschluss: Mein Antrag lautet auf Rückweisung an die Kommission und Einbau des Netzbeschlusses in den NAF, inklusive einer Finanzierungsvorlage. Was diese Finanzierungsvorlage betrifft, bin ich überzeugt, dass wir uns damals im Rat getäuscht und in Bezug auf die Vignettenpreiserhöhung eine Fehleinschätzung gemacht haben. Für uns war der Handlungsbedarf augenfällig, und alle hier im Saal, die meisten auf jeden Fall, haben auch für diese Vignettenpreiserhöhung gekämpft. Vor dem Volk ist sie gescheitert, und dies möglicherweise auch deshalb, weil wir keine Antworten auf die Frage hatten, was mit diesem Geld denn geschieht.

Ich versuche ja mit der Rückweisung zu erreichen, dass zusätzliche Finanzierungsmittel generiert werden, nämlich 60 Millionen Franken vonseiten der Kantone und rund

AB 2015 S 902 / BO 2015 E 902

250 Millionen aufgrund einer moderaten Vignettenpreiserhöhung auf 70 Franken. Die Details müsste man diskutieren, selbstverständlich, aber die Vorlage ist in der Kommission eigentlich ja bereits beraten worden. Es geht nach meinem Dafürhalten - ich wiederhole mich - lediglich darum, dass man mit den Kantonen nochmals in aller Ernsthaftigkeit ins Gespräch kommt und einen Schulterschluss findet. Es nützt uns nichts, wenn wir hier einzelne Kantone mit ihren Prioritäten gegeneinander ausspielen. Das ist nicht unsere Aufgabe im Ständerat; ich wiederhole mich auch hier. Wir sind die Ständekammer und haben immer auch den nationalen Zusammenhalt im Auge zu behalten - neben allen klar kantonalen Einzelinteressen, das ist selbstverständlich. Über alles gesehen, tragen wir aber die Gesamtverantwortung für unser Land.

Ich bitte Sie, die Rückweisung zu unterstützen.

Le président (Comte Raphaël, premier vice-président): Nous votons sur la proposition de renvoi Eberle.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag Eberle ... 27 Stimmen

Dagegen ... 14 Stimmen

(1 Enthaltung)

Le président (Comte Raphaël, premier vice-président): L'objet est donc renvoyé à la commission.



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**

Fortsetzung - Suite

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)

Le président (Comte Raphaël, président): Nous saluons la présence de Madame la conseillère fédérale Doris Leuthard qui va nous accompagner durant l'ensemble de la matinée.

Je vous rappelle que nous étions entrés en matière sur les quatre projets qui constituent cet objet, le 17 septembre 2015. Le projet avait été renvoyé à la commission pour qu'elle y apporte quelques compléments et il nous revient maintenant. Il n'y aura donc ni débat d'entrée en matière, ni débat général, ceux-ci ayant déjà eu lieu.

La parole est tout d'abord au rapporteur pour des considérations générales sur les travaux de la commission; nous entamerons ensuite la discussion par article, où chacun sera naturellement libre de s'exprimer sur les différentes propositions de majorité et de minorité et sur les résultats généraux des travaux de la commission.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Notre président a été très rapide dans son introduction. Permettez-moi de revenir un peu en arrière pour faire tout simplement l'historique de ce gros dossier qui sera très important, en tout cas pour les générations futures.

Lors de la dernière législature, la Commission des transports et des télécommunications a traité le dossier FORTA durant ses séances d'avril, de mai, de juin et d'août 2015. Vous voyez donc qu'un gros travail a été fait. Notre conseil, pendant la session d'automne, est entré en matière, sans opposition, sur le projet. Durant la session d'automne, notre conseil a également décidé, par 27 voix contre 14 et 1 abstention, de renvoyer le dossier à notre commission en la chargeant d'intégrer l'arrêté sur le réseau, adopté en 2012, le projet NAR qui prévoit l'intégration de près de 400 kilomètres de routes cantonales supplémentaires dans le réseau des





routes nationales dans le projet FORTA, en déterminant les besoins de financement qui en résultent et de faire en sorte que celui-ci soit assuré.

Suite à cette demande d'intégration du projet NAR et par le fait que la commission de la nouvelle législature ait été très fortement renouvelée - j'insiste sur ce point -, de nouvelles auditions ont été organisées avec de nombreux partenaires concernés par le projet, en particulier une délégation des autorités cantonales en charge des infrastructures, des représentants des milieux de l'économie, des syndicats, des transporteurs routiers et des transports publics, des milieux de la défense de l'environnement, etc. La quasi-totalité des intervenants reconnaît l'augmentation des besoins financiers. Les représentants des milieux concernés expriment leur volonté de soutenir le projet du Conseil fédéral de pérenniser le financement des infrastructures routières et des projets d'agglomération. Ils sont dès lors favorables au projet FORTA et soulignent l'avantage de la transparence des flux financiers que le mécanisme propose. Le financement des projets d'agglomération n'est pas remis en cause, mais l'architecture financière des projets FORTA et NAR suscite des divergences au sein de la commission.

Ces divergences portent sur l'ampleur de la surtaxe sur les huiles minérales. Certains estiment, comme la majorité de la commission, que le projet du Conseil fédéral - une augmentation de 6 centimes par litre - prévoit une augmentation trop élevée de la surtaxe et proposent 4 centimes, d'autres même 3 centimes. D'autres encore souhaitent que la participation au financement des usagers soit plus élevée. Autrement dit, les divergences sont évidentes.

En ce qui concerne la répartition des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, certains estiment qu'il ne faut pas puiser dans la caisse de la Confédération et qu'il faut donc maintenir la répartition proposée par le Conseil fédéral: 50 pour cent pour la caisse fédérale et 50 pour cent pour le fonds. D'autres, à l'instar des membres de la commission, souhaitent compenser le manque à gagner pour le FORTA par une surtaxe sur les huiles minérales moins élevée, tout en affectant au fonds une part supplémentaire de 5 pour cent, voire de 10 pour cent, des recettes de l'impôt sur les huiles minérales.

Permettez-moi de faire une synthèse de la position des cantons, qui est d'autant plus importante au sein de notre chambre:

- Les cantons soutiennent la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. 24 cantons exigent l'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales au projet FORTA. Le cas échéant, les cantons sont disposés à assumer une contribution s'élevant à 60 millions de francs par année. Cette contribution prendrait la forme d'une réduction des recettes de provenance du futur financement spécial pour la circulation routière.
- Les cantons sont disposés à approuver une modification de la clé de répartition des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, de 10 pour cent au maximum, si cela doit permettre la réalisation du projet NAR. Les cantons partent du principe qu'avec un tel scénario, les associations prépondérantes prendront leurs distances par rapport à l'initiative dite "vache à lait".
- Conscients que les ressources financières sont limitées, ils conviennent qu'il y a lieu d'échelonner les aménagements: ce sont les ressources disponibles qui détermineront l'ampleur des étapes d'aménagement. Il y a lieu de traiter en priorité les projets propres à la construction. Les cantons acceptent que les nouveaux projets soient mis en oeuvre moins rapidement que selon les projections faites en 2012 et que les coûts initiaux du projet NAR soient donc réduits à moins de 200 millions de francs. En fin de discussion, on a abouti à 185 millions de francs.
- L'augmentation du prix de la vignette mettrait en péril le projet FORTA. Cette solution est donc rejetée par les cantons pour l'instant.
- La proposition de la commission visant à ce que les contributions au projet FORTA représentent entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le fonds doit être mise en oeuvre.
- Si le nouveau fonds est sous-doté, le mécanisme de compensation à partir de recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles doit intervenir.

Comme vous pouvez le constater, les chefs de département cantonaux, voire les gouvernements cantonaux - puisque plusieurs d'entre eux ont pris position -, sont très attentifs à nos travaux et sont en attente d'un résultat.

AB 2016 S 172 / BO 2016 E 172

Les modifications du projet du Conseil fédéral proposées par la commission sont nombreuses. Je rappelle que le Conseil des Etats a décidé d'intégrer l'arrêté sur le réseau des routes nationales, prévoyant l'intégration de près de 400 kilomètres de routes cantonales supplémentaires dans le réseau des routes nationales, dans le projet FORTA pour des dépenses annuelles de 185 millions de francs.

En cohérence avec cette décision, la commission met l'accent sur le fait que le FORTA doit bénéficier à



l'ensemble des régions du pays, y compris aux régions périphériques. Dans le même ordre d'idée, le champ d'application des attributions au trafic d'agglomération est étendu aux zones urbaines de taille petite et moyenne et aux chefs-lieux.

La majorité de la commission souhaite que le FORTA contribue également à l'amélioration de la desserte des régions de montagne et des régions touristiques. Une proposition de minorité, défendue par Monsieur Janiak, vise à ce qu'il soit explicitement indiqué dans la loi que le FORTA cofinance les transports routiers publics et les transports en tram et en métro.

Sur ce point, il y a lieu de préciser que cette proposition subsiste en raison d'une incompréhension au sein de la commission sur les projets pouvant être retenus dans les villes-agglomération. En effet, selon le procès-verbal, Madame Lezzi, directrice de l'Office fédéral du développement territorial, a bien précisé le fait que les projets ferroviaires desservant les banlieues par les "S-Bahnen" ne seront pas financés par le FORTA, mais par le fonds d'infrastructure ferroviaire.

En ce qui concerne le financement, l'attribution au FORTA d'une part des recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles et, dès 2020, de celui sur les véhicules électriques, est soutenue par la commission.

La majorité de la commission soutient une surtaxe sur les huiles minérales de 4 centimes par litre, et non de 6 centimes, comme le propose le Conseil fédéral. Le manque à gagner par rapport au projet du Conseil fédéral serait compensé par une attribution supplémentaire de 5 pour cent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales au FORTA.

La part correspondant au montant attribué jusqu'à présent au trafic d'agglomération devrait être inscrite dans la loi - les besoins financiers sont de l'ordre de 200 millions de francs par année. Cette proportion correspond à 9 à 12 pour cent des dépenses prévues dans le FORTA. Cela permettra de garantir que ces montants soient bel et bien attribués aux agglomérations.

Lors de ses délibérations relatives au projet FORTA des 18 et 19 janvier 2016, et compte tenu des déclarations des représentants des cantons, la commission a discuté des différentes solutions de financement en vue de l'intégration du nouvel arrêté de 2012 sur le réseau des routes nationales et a chargé l'administration d'établir un rapport sur le sujet. Conformément à la demande de la commission, plusieurs solutions et mécanismes de financement lui ont été proposés.

Au nom des membres de la commission, je tiens à remercier très sincèrement Madame la conseillère fédérale Leuthard et ses services pour la qualité du rapport qui nous a permis de travailler avec rigueur et cohérence. Faisant suite aux échanges menés avec Madame la conseillère fédérale Leuthard relativement aux projections financières pour la fin de la décennie, nous avons suivi sa proposition de repousser à 2020 l'intégration du projet NAR dans le projet FORTA. Les solutions de financement liées à cette intégration seront donc mises en oeuvre avec un décalage de deux ans par rapport à l'entrée en vigueur de la législation FORTA, prévue en 2018. Il va de soi que s'il y a un report du début de la mise en application de cette réglementation, il y aura un décalage dans le temps; cela paraît légitime.

En ce qui concerne l'architecture financière des projets FORTA et NAR, la discussion au sein de la commission a été assez vive. On peut affirmer que le projet du Conseil fédéral est fortement contesté et que notre commission s'est opposée sur deux concepts.

La majorité de la commission s'est prononcée sur la "solution 1" pour financer les charges supplémentaires liées à l'intégration du NAR, à savoir limiter à 4 centimes la surtaxe sur les huiles minérales et augmenter l'attribution supplémentaire des recettes de l'impôt sur les huiles minérales au FORTA à 10 pour cent, au lieu de 5 pour cent, comme cela avait été proposé par la commission dans sa précédente composition.

La compensation de 60 millions de francs assumées par les cantons est retenue dans toutes les solutions étudiées.

La minorité Hêche soutient la solution qui propose de remplacer l'attribution supplémentaire de recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles par un montant équivalent issu des recettes de l'impôt sur les huiles minérales - soit un prélèvement de 15 pour cent - et d'augmenter de 4 à 6 centimes la surtaxe sur les huiles minérales dès l'intégration du projet NAR dans le FORTA, soit deux ans après son introduction.

Pour conclure, je peux affirmer que la commission de la présente législature confirme la position prise par la commission dans sa composition de la précédente législature. Elle soutient le principe d'un financement durable du réseau des routes nationales et des projets relatifs au trafic d'agglomération ainsi que la reprise des routes cantonales d'intérêt national.

L'architecture financière proposée par le Conseil fédéral est remise en cause par la commission. En effet, tant la majorité que la minorité de la commission proposent des mécanismes différents, mais chaque solution garantit le financement global des besoins.

L'initiative dite "vache à lait" a été évoquée plusieurs fois en commission mais pas formellement discutée.



Rappelons qu'une initiative populaire a pour but de modifier la Constitution et qu'on ne peut pas ignorer que, selon le résultat de la votation populaire du 5 juin prochain, le projet qu'on discute aujourd'hui sera remis en cause.

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

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 83

Antrag der Kommission

Titel

Strasseninfrastruktur

Abs. 1

Bund und Kantone sorgen für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen.

Abs. 2

Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und dessen Benutzbarkeit sicher. Er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür. Er kann die Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

Art. 83

Proposition de la commission

Titre

Infrastructure routière

AB 2016 S 173 / BO 2016 E 173

Al. 1

La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

Al. 2

La Confédération assure la création d'un réseau de routes nationales et veille à ce qu'il soit utilisable. Elle construit, entretient, exploite les routes nationales. Elle en supporte les coûts. Elle peut confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés, ou mixtes.

Angenommen - Adopté

Art. 85a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté


Art. 86
Antrag der Mehrheit
Titel, Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

...

g. maximal 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;

h. die Erträge zur Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g und aus Beiträgen der Kantone.

Abs. 3

...

g. Beiträge an den Fonds nach Absatz 2 Buchstabe h.

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

... ausgewiesen und zur Bildung einer angemessenen Rückstellung, sind Erträge ... statt dem Fonds zuzuweisen der Spezialfinanzierung gutzuschreiben.

Abs. 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2

...

b. Streichen

...

g. 15 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer ...

h. zusätzlich zu Buchstabe g maximal 5 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;

i. die Erträge zur Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g und aus Beiträgen der Kantone.

Abs. 3

...

g. Beiträge an den Fonds nach Absatz 2 Buchstabe i.

Abs. 5

... ausgewiesen, so können Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g statt dem Fonds zugewiesen der Spezialfinanzierung gutgeschrieben werden.

Abs. 6

Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g können zur Minderung von Kürzungen in anderen Aufgabenbereichen des Bundes verwendet werden, wenn die im Rahmen von Sparmassnahmen beschlossenen Kürzungen mindestens 1 Prozent der geplanten Ausgaben ausmachen.

Antrag der Minderheit II

(Wicki, Français, Hösli, Müller Philipp)

Abs. 6

Streichen

Antrag Hefti
Abs. 2 Bst g

g. 10 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ...

Antrag Germann
Abs. 2 Bst. g

g. maximal 20 Prozent des Reinertrages ...

Abs. 4



Der Spezialfinanzierung werden 60 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e gutgeschrieben.

Antrag Fournier

Abs. 2 Bst. h

h. die Erträge aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g.

Art. 86

Proposition de la majorité

Titre, al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

...

g. au plus 10 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e;

h. revenus issus du financement spécial au sens de l'alinéa 3 lettre g, et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales.

Al. 3

...

g. contributions au fonds visées à l'alinéa 2 lettre h.

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

Si le besoin est avéré dans le financement spécial et en vue de constituer une provision appropriée, les revenus ... sont à imputer sur le financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

Al. 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2

...

b. Biffer

...

g. 15 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation ...

h. en sus de la lettre g, au plus 5 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e;

i. revenus issus du financement spécial au sens de l'alinéa 3 lettre g, et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales.

Al. 3

...

g. contributions au fonds visées à l'alinéa 2 lettre i.

AB 2016 S 174 / BO 2016 E 174

Al. 5

... financement spécial, les revenus visés à l'article 86 alinéa 2 lettre g, peuvent être portés au crédit du financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

Al. 6

Les revenus visés à l'article 86 alinéa 2 lettre g, peuvent être utilisés pour atténuer les réductions dans d'autres domaines de tâches de la Confédération, si les coupes décidées dans le cadre des mesures d'économie se montent au moins à 1 pour cent des dépenses prévues.

Proposition de la minorité II





(Wicki, Français, Hösli, Müller Philipp)

Al. 6

Biffer

Proposition Hefti

Al. 2 let. g

g. 10 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé ...

Proposition Germann

Al. 2 let. g

g. au plus 20 pour cent du produit net ...

Al. 4

60 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e, sont crédités au financement spécial après déduction des moyens visés à l'alinéa 2 lettre e.

Proposition Fournier

Al. 2 let. h

h. revenus issus du financement spécial au sens de l'alinéa 3 lettre g. (Biffer le reste)

Abs. 2 Bst. b, g - Al. 2 let. b, g

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: La majorité de la commission appuie le projet du Conseil fédéral, qui est conforme au principe d'assurer l'accès à l'infrastructure pour chaque détenteur d'un véhicule, que l'entier des recettes de l'impôt à la consommation prévu sur les automobiles et leurs composants soit affecté aux tâches et dépenses liées à la circulation routière. Elle renchérit en proposant l'augmentation du financement des routes nationales en y affectant 10 pour cent supplémentaires du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation.

Il est à relever que ce transfert de charges est proposé en deux étapes, soit 5 pour cent en 2018 puis 5 pour cent en 2020, comme le propose le Conseil fédéral. Cela permettra de prendre en compte les budgets de la Confédération et de permettre l'intégration dans ces mêmes budgets d'une diminution de 125 millions de francs par tranche de 5 pour cent du transfert de recettes.

C'est par 7 voix contre 4 et 1 abstention que ce concept a été retenu par la commission.

Hêche Claude (S, JU): Pour la clarté du débat, j'aimerais tout d'abord répéter - comme j'ai donné l'information au président de notre commission - que je retire ma proposition à l'article 86 alinéa 5. Je rejoins donc sur ce point la majorité de la commission. Exceptionnellement, j'abandonne le Conseil fédéral à cet alinéa.

Sur toute une série d'éléments, les dossiers FORTA et NAR suscitent un large consensus. Nous souhaitons en effet un fonds durable analogue au fonds instauré pour le rail, des ressources stables et suffisantes, un financement du trafic d'agglomération à la mesure des besoins et l'intégration dans le projet de la reprise d'environ 400 kilomètres de tronçons de route qui sont donc mentionnés dans le nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, démarche bloquée depuis le rejet en votation populaire de l'augmentation du prix de la vignette.

Aux quelques éléments que je viens de citer et qui, je n'en doute pas, feront l'unanimité au sein de notre conseil, j'ajoute encore deux points auxquels j'accorde une importance particulière et qui renforcent la légitimité du FORTA et du projet NAR. Il s'agit, d'une part - le président de la commission l'a rappelé -, de la contribution des cantons à hauteur de 60 millions de francs, contribution qui a rendu possible l'intégration du projet NAR dans le FORTA, et, d'autre part, de la disposition à l'article 2 alinéa 1bis de la loi sur le fonds d'infrastructure: "la planification des investissements tient compte des cantons de manière équilibrée".

Cela étant, le Conseil des Etats devra encore trancher sur les divergences qui subsistent. Pour cela, j'espère que nous saurons, comme d'habitude, faire preuve de cohérence en matière de politique des transports, d'une part, et de politique financière, d'autre part.

S'agissant de la politique des transports, rappelons-nous que, depuis près de trente ans, des efforts immenses ont été entrepris pour développer l'offre de transports publics. De plus, ces choix ont régulièrement été approuvés en votation populaire, comme lors de l'acceptation du projet Rail 2000 en 1987 ou du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire en février 2014. Grâce à cette volonté politique, la population



de notre pays dispose globalement d'une offre excellente en transports publics, sans laquelle nous subirions un trafic automobile moins performant, en raison de la congestion croissante du réseau routier, et moins respectueux du cadre de vie, en raison du bruit et des émissions croissantes, ainsi qu'un accaparement accru de l'espace public. Le FORTA doit s'inscrire dans la continuité de cette complémentarité bien comprise entre le rail et la route, le bon fonctionnement de la route étant tributaire de la qualité de l'offre du rail.

S'agissant des politiques fiscale et financière, nous devons être attentifs, d'une part, à ce que la ponction qui sera effectuée dans la caisse fédérale ne s'effectue pas au détriment d'autres tâches vitales pour la prospérité du pays. D'autre part, j'observe avec une certaine inquiétude l'écart qui tend à se creuser quant au prix du moyen de transport, qui est à la hausse pour l'utilisateur des transports publics et à la baisse pour les automobilistes. Vous conviendrez avec moi que ce n'est pas ainsi que l'on augmentera la part modale des transports publics, un objectif pourtant largement partagé, aussi bien par la Confédération que par la plupart des cantons.

La majorité de la commission propose d'affecter au FORTA l'impôt à la consommation sur les automobiles, soit environ 375 millions de francs, et une surtaxe de 5 pour cent de l'impôt sur les carburants, à savoir 125 millions de francs, donc au total environ 500 millions de francs, lors de l'entrée en vigueur du FORTA en 2018. La minorité propose quant à elle de prélever en faveur du FORTA jusqu'à 20 pour cent du produit des taxes sur les carburants dès l'entrée en vigueur du FORTA, à savoir environ 500 millions de francs également - le président de la commission l'a également indiqué tout à l'heure -, un montant identique à celui issu de la proposition de la majorité.

La proposition de la minorité comporte à nos yeux deux atouts. D'une part, il s'agit d'un choix qui répond à l'exigence de transparence, puisque les contributions proviennent d'une seule source et surtout ce choix revient à faire un pas décisif en direction de l'initiative dite "vache à lait", qui, elle, prévoit le versement de l'intégralité du produit de la taxe sur les carburants au FORTA. Or, avec la proposition de la majorité, 55 pour cent du produit de la taxe sur les carburants seront affectés au FORTA, puis 60 pour cent lors de l'entrée en vigueur du projet NAR, en principe deux ans plus tard, tandis qu'avec la proposition de la minorité, 70 pour cent au maximum du produit de la taxe de base servira à alimenter le FORTA.

Il est certain que cette différence pourra jouer un rôle lors de la votation sur l'initiative dite "vache à lait". C'est la raison pour laquelle je souhaite, comme l'a indiqué le président de la commission, que nous votions séparément sur ce volet.

AB 2016 S 175 / BO 2016 E 175

Quant à la majoration de la surtaxe sur les carburants, la majorité de la commission propose une augmentation de 4 centimes; la minorité propose 6 centimes, soit 4 centimes lors de l'entrée en vigueur du FORTA et 2 centimes supplémentaires pour le projet NAR en 2020.

Permettez-moi de rappeler que l'intention initiale du Conseil fédéral, lors de la consultation sur ce projet, consistait à majorer la surtaxe sur les carburants de 12 ou 15 centimes, et cela sans le financement du projet NAR. Pour financer l'intégralité de ce dernier, il aurait fallu envisager une augmentation d'environ 20 centimes. De plus, le Conseil fédéral proposait lors de la consultation de ponctionner environ 270 millions de francs dans la caisse fédérale. Dans son message aux Chambres fédérales, le Conseil fédéral, sur la base du résultat de la consultation, a estimé devoir ramener l'augmentation de cette surtaxe à 6 centimes, mais toujours sans le financement du projet NAR, avec une ponction d'environ 400 millions de francs dans la caisse fédérale. Considérant la possibilité de diminuer les dépenses liées au projet routier, imputables au NAR et considérant également la contribution des cantons à hauteur de 60 millions de francs, il conviendrait alors de majorer la surtaxe de 2 centimes pour passer à 8 centimes.

Au passage, permettez-moi de relever que les taxes de base sur les huiles minérales sont généralement affectées à la caisse de l'Etat dans les pays voisins, alors que dans notre pays l'intégralité de la surtaxe et la moitié de la taxe de base sur les carburants échappent aujourd'hui déjà à la caisse de l'Etat.

J'attire encore votre attention sur un élément, me semble-t-il, hautement indésirable et que nous devons éviter à tout prix, à savoir le fait de prôner une augmentation de la part modale des transports publics et prendre des décisions qui vont dans un sens inverse. En limitant l'augmentation de la surtaxe sur les carburants à 4 centimes par litre, nous provoquons un double effet négatif. Premièrement, nous épargnons les automobilistes, alors que le prix des billets pour les usagers des transports publics subit une hausse quasi annuelle. Deuxièmement, nous prélevons dans la caisse de la Confédération des sommes - avec la proposition de la majorité, 125 millions de francs - qui ne seront plus disponibles pour d'autres tâches, avec potentiellement également des réductions dans les contributions en faveur des transports publics.

Pour ces quelques raisons, je vous invite à adopter la proposition de la minorité et à vous rallier à une augmen-



tation de 6 centimes par litre d'essence, comme le propose le Conseil fédéral, soit 4 centimes lors de l'entrée en vigueur du FORTA en 2018 et 2 centimes supplémentaires lors de l'entrée en vigueur du projet NAR en 2020.

Hefti Thomas (RL, GL): Mit meinem Einzelantrag zu Artikel 86 Absatz 2 Litera g der Bundesverfassung schlage ich Ihnen vor, dass dem Fonds 10 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen usw. zukommen. Damit würde dieser Betrag in der Verfassung festgeschrieben.

Mit einem zweiten Einzelantrag schlage ich etwas Analoges vor für die Übergangsbestimmung von Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2ter, wobei es hier um 5 Prozent statt maximal 5 Prozent geht.

An sich ist es möglich, dem einen Antrag zuzustimmen und dem anderen aber nicht. Wie ich informiert bin, wollen Sie, Herr Präsident, über beide Anträge gesamthaft abstimmen, und ich überlasse dies selbstverständlich Ihnen.

Zur Begründung möchte ich folgende drei Gedanken anführen. Ich verweise zunächst auf die Ausgangslage, wie sie in der Botschaft auf Seite 2076 sehr schön und sehr gut umschrieben ist, und zitiere daraus zwei Sätze: "Gute, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte und zwischen den Verkehrsträgern koordinierte Verkehrsnetze sichern eine hohe Erreichbarkeit unter Wahrung einer nachhaltigen Entwicklung und tragen zum räumlichen Zusammenhalt der Schweiz bei. Sie stellen sicher, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes teilhaben können."

Das hat einen Preis. Nicht zuletzt das Ziel, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes teilhaben können, hat den Rat mit dazu veranlasst, die Vorlage im letzten Herbst an die Kommission zurückzuweisen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss in die Vorlage zu integrieren. Es wird die Ausnützung der Bandbreite brauchen, weshalb man das Wort "maximal" streichen sollte. Ebenso wichtig ist es aber zu betonen, dass man damit nicht über die Bandbreite gemäss Kommissionsmehrheit hinausgeht.

Indem wir festlegen, dass es 10 Prozent sind, schaffen wir mehr Sicherheit für die Planung. Man mag einwenden, dass man in Zeiten schlechter Konjunktur den Betrag reduzieren können sollte. Dem ist aber zu entgegnen, dass die 10 Prozent in einer schlechten konjunkturellen Lage gerade einem Konjunkturprogramm gleichkommen. Zudem fehlt es nicht an Projekten. Auch da genügt es, einen Blick in die Botschaft zu werfen: Die Nationalstrassen erreichen "zu Spitzenzeiten und an neuralgischen Stellen ihre Kapazitätsgrenzen ... Als Folge der stetigen Verkehrszunahme steigt auch der Finanzbedarf für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen der Nationalstrassen sowie für die notwendigen Kapazitätsausbauten" - so nachzulesen auf Seite 2079. Auch die Integration des Netzbeschlusses braucht Mittel. Vor gut zwei Jahren wurde von Volk und Ständen die Fabi-Vorlage angenommen. Fabi ist als direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative für den öffentlichen Verkehr konzipiert worden. Fabi ist dadurch gut ins Trockene gebracht worden, dass man den Initianten richtigerweise entgegenkam.

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in einer guten Version - und dazu trägt der Einzelantrag bei - ist das beste Mittel gegen die Milchkuh-Initiative, die ich ablehne und in diesem Saal auch bereits zur Ablehnung empfohlen habe. Es wird Kollegen geben, die sagen werden, damit komme man den Initianten zu weit entgegen. Ja, wenn man die Milchkuh nicht aus dem Stall hinauslassen und beerdigen will, dann muss man den Initianten entgegenkommen! Mit meinem Antrag tut man das etwas klarer, als die Kommissionsmehrheit es tut, aber er geht nicht zu weit und nicht über die Bandbreite gemäss Kommissionsmehrheit hinaus. Wir bleiben damit von der Milchkuh richtigerweise weit entfernt. Wir verschaffen aber der Strasseninfrastruktur eine gute und faire Ausgangslage und spielen nicht die Strasse gegen die Schiene aus.

Germann Hannes (V, SH): Ich kann mich bei den Ausführungen weitgehend dem Kollegen Hefti anschliessen. Ich möchte nur andere Ziffern eingesetzt haben, die den Initianten noch etwas weiter entgegenkommen, die aber auch Sicherheit für die Strasse schaffen. Mein erster Einzelantrag betrifft Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g der Bundesverfassung. Dort möchte ich im Gegensatz zum Kollegen Hefti das Wort "maximal" nicht wegnehmen. Das wäre für mich die minimale Lösung. Ich möchte dort die Formulierung "maximal 20 Prozent des Reinertrags" drinhaben. Mit dieser Bestimmung, so, wie sie aus meinem Antrag hervorgeht, sollen 20 Prozent des Ertrages aus der Mineralölsteuer und den verschiedenen damit verbundenen Produkten, also der Verbrauchssteuer auf Erdöl, anderen Mineralölen, Erdgas usw., dem NAF zugewiesen werden. Dies entspricht einer zusätzlichen NAF-Einlage von jährlich 480 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer. 10 Prozent des Reinertrags entsprechen rund 290 Millionen Franken. Die zusätzliche NAF-Einlage aus den Erträgen der Mineralölsteuer ist unter anderem notwendig, damit die aufgrund des Alters der Strasseninfrastrukturen und der



zahlreichen Kunstbauten, die wir haben, steigenden Unterhaltskosten und gleichzeitig die für die Erhaltung der Funktionalität der Nationalstrassen erforderlichen Massnahmen auch finanziert werden können. Es nützt uns ja nichts, wenn wir wunderschöne, ausführungsfertige Projekte haben, aber die Mittel für die Ausführung fehlen.

AB 2016 S 176 / BO 2016 E 176

Zudem sind die dem Bund aus der Integration des Netzbeschlusses 2012 in die NAF-Vorlage entstehenden Mehrkosten zu kompensieren, ohne dass die in der Botschaft vorgesehene Anhebung des Mineralölsteuerzuschlages um 6 Rappen oder auch 4 Rappen pro Liter überhaupt erforderlich wird. Es ist ja schon etwas seltsam, wenn man einer Initiative, die eigentlich genau das verhindern will, nachher als Erstes einen Vorschlag gegenüberstellt, der wieder mit einer weiteren Erhöhung der Abgaben verbunden ist - dies ganz abgesehen von den negativen Auswirkungen entlang der Grenze. Denn bei einer Anhebung wäre der Anreiz noch grösser, den Tank im Ausland zu füllen, vor allem wenn es um Dieseltreibstoff geht. Es werden also noch mehr Mittel abfliessen, da beisst die Katze sich buchstäblich in den eigenen Schwanz. Das sollten wir nicht zulassen. Angesichts der Verlängerung des "Neat-Viertels" nach der Fertigstellung der Neat am Gotthard und der weitergeführten Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs über die vorgesehenen 6 Milliarden Franken des bisherigen Infrastrukturfonds hinaus - beides entspricht einer Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene, darin sind wir uns einig - ist ein Ausgleich dieser Abflüsse aus der Strassenfinanzierung des Bundes angemessen.

Der zweite Teil meines Anliegens - es ist in einem separaten Antrag formuliert - betrifft ebenfalls Artikel 86 der Bundesverfassung, aber einen anderen Absatz, nämlich Absatz 4. Mit dieser Bestimmung sollen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zusätzlich zur bisherigen Mittelzuteilung - also der Hälfte des Ertrages der Mineralölsteuer - weitere 10 Prozent, total also 60 Prozent dieses Ertrages, zugewiesen werden. Dies entspricht einer zusätzlichen Einlage von jährlich 290 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer in den Fonds der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Die zusätzliche Einlage in den SFSV soll das verstärkte Engagement der Kantone im Zusammenhang mit den Aufgaben zur Bereitstellung von bedarfsgerechten Strassenkapazitäten, namentlich der Hauptstrassen und der regionalen Strassenverbindungen sowie deren Betrieb und Unterhalt, finanzieren helfen. Das wäre ein echtes Entgegenkommen an die Kantone - wir sind ja hier in der Kammer der Kantone. Darum bitte ich Sie, insbesondere auch meinem Antrag hier zuzustimmen - damit die Mittel eben dort ankommen, wo sie effektiv verwendet werden, nämlich auch im ländlichen Raum und nicht nur in den Agglomerationen, wo es die Engpässe zu beseitigen gilt.

Mit einer Zustimmung zu diesem Antrag hätte die "Milchkuh-Initiative" wirklich zurückgezogen werden können. Diese Kompetenz habe ich hier drin aber selbstverständlich nicht, und das wird jetzt auch nicht mehr passieren. Es wird aber hoffentlich passieren, dass Sie diesem Einzelantrag zustimmen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Wir sind hier in der Detailberatung, weil das Eintreten bereits in der letzten Legislatur erledigt worden ist. Die Abfolge der Diskussion bringt es mit sich, dass wir trotzdem in generellem Sinn debattieren - es handelt sich um eine Verfassungsvorlage, und dies zwingt dazu, die gesamten Zusammenhänge noch einmal ins Blickfeld zu rücken, nachdem wir mit der heutigen Debatte wiederum am Anfang starten. Damit muss noch einmal eine Bewertung der gesamten Vorlage stattfinden.

Die Vorlage selber hat sicher viele positive Aspekte, weil die Finanzierung insgesamt bzw. das Finanzierungssystem der Nationalstrassen in die Jahre gekommen und renovationsbedürftig ist. Die Schaffung des Fonds integriert den Nationalstrassen- und den Agglomerationsverkehr. Das ist auf der Höhe der Zeit und zukunftsweisend. Es schafft Stabilität und mit den vorgesehenen strategischen Entwicklungsprogrammen eine vorausschauende Planung über die Zyklen hinweg. Positiv zu werten ist namentlich der Einbezug der Agglomerationsprogramme, die sich dort, wo sie realisiert wurden, sehr segensreich ausgewirkt haben. Auch dies ist ein positiver Aspekt der Vorlage. Die Finanzierung hängt natürlich davon ab, dass diese Programme garantiert sind. Die entsprechenden Bestimmungen wurden so, wie sie optimiert worden sind, in der Kommission nicht mehr kontrovers beraten. Es wurde dafür gesorgt, dass die Agglomerationsprogramme gegenüber den Bedürfnissen der Strasse sozusagen nicht mehr unter die Räder kommen.

Grundsätzlich richtig ist es auch, im Sinne des Plenumsentscheides vom letzten Herbst den Netzbeschluss in die Vorlage mit einzubeziehen. Wenn nun für längere Zeit eine tragfähige Grundlage für die Finanzierung Strasse auf Bundesebene gesucht wird, dann sollte diese offene Frage nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Hier gibt es dann vor allem aber auch kritische und problematische negative Punkte. Hier sind wir auch gleichzeitig beim Entscheid zur Finanzierung, der jetzt dann im Anschluss zu fällen ist. Es wirkte sich unheilvoll aus -



und das ist jetzt gerade bei den bisherigen Voten so weitergegangen -, dass die ganze Kommissionsberatung gegen Schluss immer mehr unter dem Eindruck der bevorstehenden Volksabstimmung zur Milchkuh-Initiative stand. Erinnern wir uns: Kaum ein Jahr ist es her, dass die Räte, auch unser Rat, ganz klar gesagt haben, dass es keinen Gegenvorschlag zur Milchkuh-Initiative gibt und dass sie dem Volk ohne Gegenvorschlag unterbreitet wird. Das war die Beurteilung der Räte im letzten Jahr. Sie haben es bewusst abgelehnt, einen Gegenvorschlag zu formulieren.

Im starken Kontrast zu diesen Entscheiden wurde während der Kommissionsberatungen, mit starker Unterstützung notabene auch des Departementes, eine Strassenfinanzierungsvorlage konstruiert. Diese realisiert nun - auch in der Fassung der Kommissionsmehrheit, ganz zu schweigen von den Anträgen Hefti und Germann - die Ziele der Milchkuh-Initiative zu bedeutenden Teilen. Leidtragend bei dieser Entwicklung, auch gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit, ist in erster Linie die Bundeskasse. Es muss in Erinnerung gerufen werden: Ging es nach der Vernehmlassungsvorlage noch darum, 270 Millionen Franken pro Jahr vom Bund in die Strassenkasse umzuleiten - es waren damals zwei Drittel der Automobilsteuer -, so waren es nach der bundesrätlichen Botschaft schon 400 Millionen Franken. Jetzt sind es, nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission des Ständerates, 700 Millionen Franken, und das ohne jede Rücksicht auf kommende Einkommensverluste, beispielsweise aus der Reform der Unternehmensbesteuerung!

Als Abstimmungstaktik vor dem Volksentscheid über die Milchkuh-Initiative mag man diese Beschlüsse ja noch verstehen, aber weitsichtig sind sie nicht. Die finanzpolitische Problematik dieser Beschlüsse wird noch grösser, wenn man sie in einen verkehrspolitischen Zusammenhang stellt, vor allem im Vergleich mit dem öffentlichen Verkehr. Erinnern wir uns daran, was die Bundeskasse zur Bahnfinanzierungsvorlage, zu Fabi, beigesteuert hatte: Es waren damals 100 Millionen Franken pro Jahr. Bei der Strassenfinanzierung sollen es jetzt nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission 700 Millionen Franken pro Jahr sein, also siebenmal mehr als bei Fabi.

Noch schlimmer wird es, wenn wir die Preisentwicklung bei Bahn und Strasse vergleichen. Vor knapp zehn Jahren gab es bei der Preisentwicklung einen eigentlichen Bruch. Die Strasse wird seither immer billiger. Der Benzinpreis ist bekanntlich im Keller, Autofahren wird immer billiger und ist inzwischen real wieder so günstig wie 1995, also wie vor zwanzig Jahren. Auf der anderen Seite gehen bei der Bahn die Preise für die Benutzerinnen und Benutzer steil nach oben. Stellen wir den Vergleich zwischen Bahn und Strasse für die Zeit seit 1995 auch noch in Prozenten an, so sehen wir, dass die Autofahrer heute praktisch so viel zahlen wie vor zwanzig Jahren, während die Preise im öffentlichen Verkehr seither um 37 Prozent, also um mehr als ein Drittel, gestiegen sind. Das ist verkehrspolitisch kurzsichtig - umweltpolitisch sowieso, wenn wir an die grossen ungedeckten Kosten beim privaten Motorfahrzeugverkehr denken, wie sie das Bundesamt für Statistik im Dezember 2015 errechnet hat.

Kommen wir zurück zu dieser Vorlage und zum Entscheid, der jetzt bevorsteht. Eine nachhaltige verkehrspolitische Strategie ist es nicht, den privaten Motorfahrzeugverkehr mit

AB 2016 S 177 / BO 2016 E 177

Bundesmitteln derart zusätzlich zu verbilligen, während die Billettpreise im öffentlichen Verkehr für die Bevölkerung immer mehr zum echten Problem werden. Auch der Preisüberwacher hat das in jüngerer Zeit immer wieder besorgt in Erinnerung gerufen. Es ist zu hoffen, dass die Beratungen im Zweitrat nicht wie bei uns nochmals vollständig unter dem Eindruck der Milchkuh-Initiative stehen werden. Abzuklären und zu vertiefen gäbe es einiges, beispielsweise das finanzpolitische Potenzial der E-Vignette, zu der unsere Kommission ja einstimmig eine Vorlage verlangt hat - jene Motion ist unbestritten -, oder die Frage einer Maut, die im Zusammenhang mit dem Gotthard in den letzten Wochen plötzlich wieder aktuell geworden ist.

Alles in allem ist die Konstruktion der Strassenfinanzierung mit dieser Vorlage, dem NAF und den strategischen Entwicklungsprogrammen eine taugliche Grundlage für die zukünftige Strassenfinanzierung. Inhaltlich braucht es aber, vor allem bei der Finanzierung, starke Korrekturen und Massnahmen, damit das Verhältnis zum öffentlichen Verkehr nicht wieder in eine markante Schiefelage gerät und sich gleichzeitig der Schaden für die Bundeskasse in Grenzen hält. Vergessen Sie zudem nicht, dass diese Strassenfinanzierungsvorlage schliesslich und letztlich nicht hier im Parlament entschieden wird, sondern in der Volksabstimmung, und zwar zu einem späteren Zeitpunkt, da es ja für diese Vorlage - sie bedeutet eine Verfassungsänderung - einen Volksentscheid braucht.

Ich möchte Sie deshalb bitten, hier nicht der Kommissionsmehrheit, sondern der Minderheit I zu folgen, die mit ihrem Antrag den Schaden in Bezug auf die Finanzierung in gewissen Grenzen hält.

Janiak Claude (S, BL): Dass die Kommission die Aufnahme des Netzbeschlusses in die Vorlage beschlos-



sen hat, erfolgte bekanntlich im Auftrag dieses Rates. Ich hatte mich schon bei der Eintretensdebatte dafür ausgesprochen, und mein Kanton ist froh, dass jetzt eigentlich grosse Einigkeit darüber besteht. Ich bin den Kantonen insgesamt dankbar, dass sie den Ruf der Kommission verstanden haben und ihr finanzielles Engagement deutlich erhöht haben.

Die Debatte über die Finanzierung der Strasseninfrastruktur war, auch in der Kommission, von Anfang an stark geprägt durch die sogenannte Milchkuh-Initiative - das ist ja auch heute im Rat schon wieder der Fall -, die im Juni zur Abstimmung kommen wird. Diese eignete sich gut als Drohkulisse, um vom Parlament Konzessionen zu verlangen. Dem ist die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen denn auch gefolgt, wobei immer klar war - schon bei den Anhörungen vor einem Jahr, aber auch Anfang dieses Jahres -, dass die Kompromissbereitschaft der Initianten nie gross war: Zu keinem Zeitpunkt dachten sie, Herr Germann, über einen inzwischen gar nicht mehr möglichen Rückzug nach. Dabei geht vergessen, dass das Projekt NAF - Kollege Rechsteiner hat es gerade gesagt - ebenso, wie das bei Fabi der Fall war, eine Volksabstimmung passieren muss. Das bedeutet, dass nicht nur die Autolobby, sondern mindestens so stark alle diejenigen gefragt sein werden, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

Fabi war ein Erfolg, weil es ein Kompromiss war und die Vertreter der damals als Drohkulisse aufgebauten VCS-Initiative im Gegensatz zu den Milchkuh-Initianten kompromissbereit waren und ihre Initiative trotz Beteiligung der Kunden des öffentlichen Verkehrs zurückzogen.

Ich bin einer, der gerne und auch oft Auto fährt und sicher nicht rotsieht, wenn er "Auto" hört. Rot und Grün sehe ich, wenn ich Auto fahre, bei den Verkehrslichtern. Ich darf aber feststellen, dass das Autofahren zwar wegen der vielen Staus nicht einfacher, aber doch immer billiger wird. Das kann man vom öffentlichen Verkehr nicht sagen. Bei Fabi sind die Benutzer zur Kasse gebeten worden, und die Tarifentwicklung bereitet hier echte Sorgen. Längerfristig darf sich die Schere zwischen dem, was Kunden des öffentlichen Verkehrs, und dem, was Autofahrer für den Verkehr bezahlen, nicht weiter öffnen. Kurz- und mittelfristig mag es vertretbar sein, dass die Billettpreise gestiegen sind und Ende Jahr offenbar nochmals steigen sollen. Es ist die Folge des Entscheids, die Trassenpreise zu erhöhen, und entspricht dem politischen Willen, die Kosten des öffentlichen Verkehrs kurzfristig vermehrt auf die Nutzer zu überwälzen. Der öffentliche Verkehr wird subventioniert, er bringt aber auch einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Man bringt die Menschen in die Zentren - das nützt der Wirtschaft. Autofahrer profitieren, denn sie stünden ohne öffentlichen Verkehr noch mehr im Stau. Denken Sie an all das, was sich wirtschaftlich entwickelt hat, etwa auch die neuen Zentren an den Bahnhöfen. Auch dies zeigt, dass für die Subventionen ein grosser Gegenwert vorliegt.

Die Billettpreise sind nicht Ergebnis einer Diskussion um den Kostendeckungsgrad, sondern der Frage danach, was der Kunde mehr oder weniger bezahlt. So gesehen ist etwas klar: Aus der Sicht der Kunden wird der öffentliche Verkehr immer teurer. Die Strasse nicht, im Gegenteil. Sie wird aus Kundensicht immer billiger. Autos sind immer effizienter geworden, sie verbrauchen weniger Treibstoff. Zum guten Glück, aber dadurch zahlt man auch weniger Steuern. Auch Diesel ist viel günstiger geworden. Die letzte Erhöhung der Mineralölsteuer liegt Jahrzehnte zurück. Es ist ja eine moderate Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags vorgesehen. Würde man die Strassenbenutzer im gleichen Ausmass an der Finanzierung der Strasse beteiligen wie die Kunden des öffentlichen Verkehrs an Fabi, müsste der Aufschlag etwa das Vierfache betragen, wie dies der Bundesrat ursprünglich ja auch vorgesehen hatte. Von der Nutzerfinanzierung ist beim NAF keine Rede mehr, oder nur noch ganz am Rande. Wenn eine Minderheit eine Erhöhung des Benzinpreises um 6 Rappen vorschlägt, ist dies immer noch sehr moderat.

Wieso sage ich das alles? Man sollte nicht nur die Milchkuh-Initiative vor Augen haben, sondern mindestens genauso stark auch die obligatorische Volksabstimmung zum NAF. Auch die Kunden des öffentlichen Verkehrs müssen die NAF-Vorlage als ausgewogen empfinden. Man hat sie bei Fabi mehr an der Finanzierung beteiligt und sollte dies auch beim NAF tun, sonst wird das Preisverhältnis sich zulasten der Kunden des öffentlichen Verkehrs noch mehr verschlechtern. Mindestens in der Freizeit wird sich sonst der Verkehr noch mehr auf die Strasse verlagern, sicher nicht zur Freude derer, die jetzt schon ab und zu im Stau stehen.

Stimmen Sie deshalb mit der Minderheit I (Hêche), die zu einer minimalen, stärkeren Beteiligung der Nutzer führt! Lehnen Sie aber bitte alle Anträge ab, die die Automobilisten noch mehr schonen wollen! Die Milchkuh-Initiative hatte in diesem Rat keine Chance. Wir müssen nicht auf sie starren, sondern alle im Auge haben, die diesem Projekt letztlich ihre Zustimmung geben müssen.

Engler Stefan (C, GR): Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen, in der Überzeugung, dass die Kommission ein gutes Augenmass bewiesen hat, das einerseits einer verursachergerechten Finanzierung der Strasseninfrastrukturen und andererseits den wachsenden Bedürfnissen eines leistungsfähigen National- und Kantonsstrassennetzes Rechnung trägt.



Es wurde verschiedentlich gesagt: Nachdem für die Bahninfrastruktur mit Fabi eine gute Lösung vorliegt, soll jetzt mit dieser Vorlage für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds eine zu Fabi und zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) analoge Finanzierungslösung geschaffen werden. Das ist auf Verfassungsstufe notwendig und richtig. Ich teile die Auffassung, dass die Finanzarchitektur als solche, die Ziele der strassenmässigen Erschliessung und der damit erwartete volkswirtschaftliche Nutzen sich eng an die Fabi-Vorlage anlehnen soll.

Mitauflöser der NAF-Vorlage war der Umstand, dass die heute für den Ausbau und für den Unterhalt der Nationalstrassen zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Mittel in einigen Jahren nicht mehr ausreichen werden. Die Vorlage enthält deshalb als ein ganz zentrales Element und zu Recht auch Mehreinnahmen für den Strassenverkehr. Nebst der gleichen Finanzierungslösung wie für die Bahninfrastruktur liegen die weiteren Vorteile dieses neu zu schaffenden Fonds darin, dass Kreditreste in Zukunft für die

AB 2016 S 178 / BO 2016 E 178

Aufgabenerfüllung im Bereiche der Strassen und Agglomerationen zur Verfügung stehen werden und nicht Ende Jahr verfallen. Der Fonds schafft deutlich mehr Planungs- und Investitionssicherheit, eine der wichtigen Auswirkungen dieser Verkehrsfinanzierungsvorlage.

Schauen wir uns an, woher dieser Fonds in Zukunft gespiesen werden soll, so sehen wir, dass die Einnahmen aus dem Mineralölsteuerzuschlag, den Erträgen aus der Autobahnvignette und aus der Automobilsteuer stammen. Diese Einnahmen sind in Zukunft fix zugeteilt. Einzig bei der Automobilsteuer besteht eine minimale haushaltspolitische Steuerungsmöglichkeit, indem diese Mittel zur Minderung von Kürzungen in anderen Aufgabenbereichen des Bundes eingesetzt werden können, wenn massgebliche Sparmassnahmen notwendig sind.

Die Kommissionsmehrheit hat sich im Wesentlichen auf die Finanzarchitektur des Bundesrates abgestützt. Sie hat sich allerdings bei der Verursacherfinanzierung für einen zusätzlichen Mineralölsteuerzuschlag von 4 Rappen statt 6 Rappen entschieden. Man kann das den Automobilisten erklären: Dafür erhalten sie auch mehr, nämlich die 400 Kilometer, die aufgrund des Netzbeschlusses in das Nationalstrassennetz übernommen werden. Nebst den Kantonen - ich spreche von deren Beitrag von 60 Millionen Franken - leisten an diese zusätzlichen 400 Kilometer Nationalstrassen auch die Automobilisten durch die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 Rappen einen Anteil, was insgesamt 200 Millionen Franken ausmachen wird.

Der Bundeshaushalt wird auch zusätzliche Mittel für das Strassenwesen aufwenden müssen; einerseits die Automobilsteuer, rund 400 Millionen Franken pro Jahr, und nach dem Willen der Kommissionsmehrheit andererseits maximal 10 Prozent der Grundsteuer. Das sind zusätzlich rund 250 Millionen Franken. Rechnet man diese 250 Millionen zu den 400 Millionen Franken dazu, so werden in Zukunft rund 650 Millionen Franken an zusätzlichen Mitteln aus dem allgemeinen Finanzhaushalt für die Strasseninfrastruktur zur Verfügung stehen. Diese 650 Millionen Franken stehen im Gegensatz zu den rund 1,5 Milliarden Franken, welche bei einer Annahme der Milchkuh-Initiative aus dem allgemeinen Finanzhaushalt in den zweckgebundenen Fonds verlagert würden. Jetzt kann sich jeder selbst ausrechnen, wie viel an Zweckbindung gerechtfertigt ist, ohne dass andere Bereiche mit nichtgebundenen Ausgaben des Staates allzu sehr darunter leiden müssten.

Man kann schon verlangen, es seien die ganzen 1,5 Milliarden Franken zweckgebunden der Strasse zuzuweisen. Dann müsste man aber auch sagen, in welchen Bereichen die Kompensationen vorgenommen werden sollten. Sie werden kurzfristig nur in jenen Bereichen möglich sein, die keine gebundenen Ausgaben darstellen: in Bildung und Forschung, im öffentlichen Regionalverkehr, in der Landwirtschaft, in der Landesverteidigung, in Bereichen der regionalen Standortpolitik und der Tourismusförderung, in Kultur, Sport und Gesundheit. Das sind alles Bereiche, die gezwungenermassen Einsparungen verzeichnen müssten.

Mit zusätzlichen Mitteln aus dem allgemeinen Finanzhaushalt im Umfang von rund 650 Millionen Franken für das Strassenwesen schaffen wir eine echte Alternative zur Milchkuh-Initiative. Diese lässt sich durchaus auch rechtfertigen und vertreten, umso mehr als - das wurde zu Recht gesagt - die Bedürfnisse für die National- und Hauptstrasseninfrastruktur zunehmend wachsen, aber die Mittel dafür aus verschiedenen Gründen eher zurückgehen: Zusätzliche verbrauchsärmere Fahrzeuge heisst weniger Erträge aus der Grundsteuer wie auch aus den Treibstoffzuschlägen. Im Weiteren schmälern auch der zunehmende Wechsel zur Elektromobilität und der Tanktourismus, der aufgrund von Wechselkursveränderungen auch zu Einbussen führt - in der Schweiz wird weniger getankt - die Einnahmen. Das sind die Gründe, weshalb die Mittel für den Strassenbau zurückgehen.

Noch ein letztes Argument, das mir am Herzen liegt, nämlich das wechselseitige Verhältnis zwischen der Spezialfinanzierung Strassen und dem NAF: Es trifft zu, dass die Nationalstrassen aufgrund des Finanzausgleichs in die Zuständigkeit des Bundes gefallen sind, was Betrieb, Unterhalt, aber auch Ausbau betrifft. Nicht ganz



konsequent ist, dass der Agglomerationsverkehr, der ja eigentlich Verkehrsinfrastrukturen von Gemeinden und Kantonen betrifft, auch aus dem NAF finanziert werden soll. Auf der anderen Seite bleiben die Hauptstrassen eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die Kantone werden auch in Zukunft darauf angewiesen sein, massgebliche Beiträge aus der Spezialfinanzierung Strassen zu erhalten.

Halten Sie sich vor Augen, dass sich in der Schweiz rund 1823 Kilometer Nationalstrassen - jetzt kommen 400 Kilometer dazu -, 18 000 Kilometer Kantonsstrassen und 50 000 Kilometer Gemeindestrassen gegenüberstehen. Das Schwergewicht der Lasten in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung liegt also bei den Kantonen und Gemeinden. Deshalb ist es mir ein grosses Anliegen, dass eine gewisse Durchlässigkeit zwischen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und dem NAF geschaffen wird. Es darf nicht dazu kommen, dass sich der Bund nach und nach aus der Mitverantwortung für das Kantonsstrassennetz und aus dessen Mitfinanzierung herausnimmt.

Deshalb bin ich schon froh, wenn Sie bei Absatz 5 dem Antrag der Mehrheit zustimmen und damit dem Grundsatz, dass unter bestimmten Voraussetzungen zwingend ein Ausgleich zwischen NAF und Spezialfinanzierung zu erfolgen hat. Ich bin der Meinung, dass die Kommission recht weit gegangen und damit auch den Initianten der Milchkuh-Initiative entgegengekommen ist.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Hösli Werner (V, GL): Wir haben uns jetzt bei der Behandlung dieses Artikels relativ stark auf eine Grundsatzdebatte zubewegt, und ich möchte den Fokus wieder auf die Anträge von Mehrheit und Minderheit I richten, zumindest in meinem Votum. Auch wenn es in der Theorie bei den Anträgen der Mehrheit und der Minderheit I letztlich nicht direkt um die mengenmässige Ausstattung des neu zu schaffenden Fonds geht, so ist doch mehr Substanz und Brisanz in dieser Frage, als man im ersten Moment gemeinhin meinen könnte. Das Thema ist ja schon längere Zeit in der Bearbeitung durch Bundesrat und Parlament und hat im Verlauf seiner Entstehung auch eine Vernehmlassung erfahren. Dabei war die weit überwiegende Mehrheit der Auffassung, man solle die Fondsfinanzierung auf der Zuweisung der Automobilsteuer sowie einer Neuverteilung der Mineralölsteuer und allenfalls einer Anpassung des Mineralölsteuereinzugs aufbauen. Das war im Grundsatz auch bei unseren Anhörungen nie bestritten, obwohl in den Details bei den einzelnen Interessengruppen keine grenzenlose Übereinstimmung festzustellen war. Aber dass nun gemäss Antrag der Minderheit I die Automobilsteuer nicht zur Fondsfinanzierung beigezogen werden soll, habe ich so nie als Forderung gehört. Nicht zuletzt auch wegen dieser Tatsache haben wir uns bei der ersten Beratung in der Kommission auf dieser Schiene bewegt; dazumal stand noch vermehrt die Erhöhung der Autobahnvignette zur Diskussion. Bei der diesbezüglichen Abstimmung gab es blaue Flecken, deshalb war diese Idee immer sehr umstritten und ist nun in diesem Zusammenhang sicherlich Geschichte.

Mit dem Auftrag des Ständerates aus der Herbstsession, den Netzbeschluss (NEB) von 2012 in den NAF zu integrieren, hat sich der Finanzbedarf zwar etwas verändert, aber nicht die Ausgangslage, denn die Integration des NEB war von vielen Vernehmlassungsteilnehmern und vor allem von den Kantonen von Anfang an gefordert worden.

Es wäre nach meiner Einschätzung nun eine gefährliche Kehrtwende, deswegen die Finanzarchitektur zu ändern. Ich würde mich dann schon fragen, wie Sie gegen die Milchkuh-Initiative und für die Zustimmung zum NAF eine Argumentation aufbauen, wenn Sie die Automobilsteuer in die Bundeskasse fliessen lassen. Denn die Automobilsteuer ist doch um einiges enger mit Strassen verbunden als der Treibstoff. Sie wissen es selber besser als ich: Ein Fahrzeug ist heute nicht

AB 2016 S 179 / BO 2016 E 179

mehr unbedingt auf Benzin- und Dieseltreibstoff angewiesen. Es gibt ja neuerdings allerhand Fahrzeuge, die ohne Verbrennungsmotor laufen. Aber ohne Strassen wird es auch in Zukunft für die Autos und den Verkehr schwierig. Es ist eher umgekehrt: Je technologischer die Fahrzeuge, desto höher sind die Anforderungen an die Strassen und deren technische Ausrüstungen.

Ein NAF ohne Automobilsteuer ist für mich emotional und von der Entstehungsgeschichte her falsch. Tendenziell wird aufgrund der heutigen Situation die Strassenfinanzierung dadurch eher geschwächt, denn die Fahrzeuge haben einen immer kleiner werdenden Treibstoffverbrauch, und wegen des sich für die Schweiz negativ auswirkenden Tanktourismus sind die Verbrauchsabgaben mit sehr vielen Unsicherheiten verbunden. Die Automobilsteuer ist die stabilere Finanzierungsvariante und ergibt mit den zusätzlichen Verbrauchssteueranteilen einen guten Mix. Oder, um es mit den Worten aus der Kommission zu sagen: Wenn Sie sich bei der NAF-Finanzierung auf die Verbrauchssteuereinnahmen konzentrieren, legen Sie alle Eier in denselben Korb. Davon würde Ihnen jeder Finanzberater abraten. Auch die Kantone zahlen ja jetzt 60 Millionen Franken pro



Jahr unbefristet in den NAF, damit eine sichere Finanzierung besteht. Ich denke nicht, dass sie dazu geschlossen bereit sind, wenn die Ausfinanzierung seitens Bund dann doch wieder auf zu unsichere Beine gestellt wird.

Der Mineralölsteuerzuschlag soll gemäss Mehrheit um 4 Rappen erhöht werden und als Finanzierungsteil in den Fonds fliessen. Das ist meines Erachtens wegen der momentanen Tanktourismus-Situation die obere Grenze, denn die Frau Bundesrätin hat in der Kommission dargelegt, dass uns wegen des Tanktourismus im vergangenen Jahr etwa 300 Millionen Franken an Finanzmitteln verlorengegangen sind. Diese Situation statt mit einem 4-Rappen-Zuschlag sogar mit einem 6-Rappen-Zuschlag noch anzuheizen und so das Problem zu verschärfen wäre wahrscheinlich nicht sehr weise, denn jede Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags verstärkt ja nicht nur den Tanktourismus, sondern auch den Einkaufstourismus generell. Ich meine, es ist angebracht, hier vernünftig und durchdacht zu entscheiden.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen.

Graber Konrad (C, LU): Wir hatten gestern eine Debatte über die Motion Berberat 15.4268. Der Motionär wollte ja das Sanierungspaket um ein Jahr verschieben. Gestern hat uns der neue Finanzminister davon abgeraten. Wir sind dem Verlangen der Motion nicht gefolgt.

Der Finanzminister hat unter anderem ausgeführt, dass die Mehrwertsteuer um 1,3 Milliarden Franken eingebrochen ist und dass der Bund bei der Verrechnungssteuer einen grossen Betrag vor sich herschiebt, weil die Unternehmen das Geld zum Teil beim Bund parkieren. Weiter hat er klar zum Ausdruck gebracht, dass das Stabilisierungsprogramm aus seiner Sicht notwendig ist und dass die Jahre 2017 und folgende sehr schwierig sein werden.

Das stimmt mit einem Papier überein, das wir in der Kommission von der Finanzverwaltung erhalten haben. Danach weist der Finanzplan für 2017 einen strukturellen Saldo von minus 270 Millionen Franken aus, 2018 von 415 Millionen, 2019 sind es 500 Millionen, und 2020 ergibt sich dann praktisch eine schwarze Null. Das ist aber immer ohne drohende Mehrbelastungen. Wir wurden in der Kommission informiert, dass diese drohenden Mehrbelastungen sehr gross sein werden: vor allem wegen des Bereichs Asyl, dann wegen der Reform der Altersvorsorge gemäss Stand Ständerat, weiter wegen des Zahlungsrahmens der Armee - das sind 5 Milliarden Franken -, wegen des NAF, der Erweiterung des Nationalstrassennetzes sowie wegen weiterer Mehrbelastungen.

Der Finanzplan 2017 ist mit diesen drohenden Mehrbelastungen auf minus 1,5 Milliarden Franken ausgewiesen. 2018 wären es minus 2,3 Milliarden, 2019 minus 2,5 Milliarden, 2020 minus 1,8 Milliarden. In diesem Umfeld haben wir ja auch die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung empfohlen, weil auch diese Milchkuh-Initiative 1,5 Milliarden Franken an zusätzlichen Ausfällen beim Bundeshaushalt kreieren würde. Die Negativsaldi würden dann also praktisch noch verdoppelt.

Wir wurden damals vom Bundesrat auch im Rahmen der Botschaft - das haben wir auch ausdrücklich gewünscht - auf Folgendes aufmerksam gemacht: Wenn im Zusammenhang mit der Milchkuh-Initiative Sparmassnahmen im Umfang von bis zu 1,5 Milliarden Franken zu treffen wären, würden diese beispielsweise folgende Bereiche treffen würden: Landesverteidigung 250 Millionen Franken; Bildung und Forschung 350 Millionen Franken; Verkehr und insbesondere Regionalverkehr 250 Millionen Franken; Landwirtschaft und Ernährung 200 Millionen Franken. In diesem Umfeld haben wir die Milchkuh-Initiative abgelehnt, auch wissend, dass die Kantone, wenn solche Sparmassnahmen erfolgen müssen, diese auch spüren werden. Herr Janiak hat angesprochen, weshalb wir keinen Gegenvorschlag konzipiert haben. Der Grund ist, dass das Initiativkomitee null Kompromissbereitschaft signalisiert hat, sowohl während der Beratung in der Kommission als auch nach den Beschlüssen in den Räten.

Es hätte die Möglichkeit bestanden, die Initiative zurückzuziehen. Ich zitiere aus einem Papier, das der Kommission in Zusammenhang mit der NAF-Beratung vorlag. Da hat das Komitee der Milchkuh-Initiative wörtlich Folgendes geschrieben: "Die im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage kommt jedoch einer Ohrfeige gleich." Und dann auf Seite 4 dieses Papiers: "Der vom Bundesrat vorgelegte NAF ist nicht zielführend." Sie sehen daraus, dass da keine Kompromissbereitschaft war, auch nicht für einen Gegenvorschlag.

Nun zur Geschichte: Der Bundesrat hat dann in seiner NAF-Vorlage die Autoimportsteuer umgewidmet. Das macht 400 Millionen Franken aus - 400 Millionen Franken, die vom Bundeshaushalt direkt in die Strassenfinanzierung fliessen. Davon hat damals bei der Beratung des NAF weder das Initiativkomitee noch jemand anders gesprochen. Das wurde konsumiert, bevor darüber nachgedacht wurde. Jetzt hat die Kommission zusätzlich maximal 5 Prozent Mineralölsteuer-Zweckbindung für den NAF, also 125 Millionen Franken zusätzlich, gesprochen, wenn man das so sagen will, und im Jahr 2020 nochmals maximal 5 Prozent Mineralölsteuer-Zweckbindung, d. h. nochmals 125 Millionen Franken. Das gibt, wie es Herr Engler angesprochen hat, insge-



samt eine Umwidmung von 650 Millionen Franken - 650 Millionen Franken, die aus der Bundeskasse in die Strassenfinanzierung fliessen.

Dazu kommen dann noch 110 Millionen Franken für die Elektrofahrzeuge. Auch hinter dieser Belastung stehe ich. Das gibt dann insgesamt 760 Millionen Franken, oder bezogen auf die Milchkuh-Initiative eine halbe Milchkuh-Initiative, eine halbe Milchkuh. Man könnte gewissermassen auch von einem Milchkalb sprechen, womit ich nicht sage, dass das, was wir hier diskutieren, eine Kalberei wäre, sondern ich stehe hinter der Lösung der Kommission.

Nun noch das Thema "maximal": Das Thema "maximal" gab in der Kommission auch zu Diskussionen Anlass. Symptomatisch ist ja, dass aus der Kommission nach gewalteter Diskussion kein Minderheitsantrag zu diesem Thema gestellt wurde. Es gibt jetzt hier Einzelanträge. Aber aus der Kommission wurde in Kenntnis all dieser Fakten kein Minderheitsantrag gestellt. Ich denke, dass das für sich spricht.

Das Einfügen des Wortes "maximal" gibt eine gewisse Flexibilität. Ich muss Ihnen einfach sagen: Für die Wirkung dieser halben Milchkuh-Initiative können Sie einfach diese Beträge halbieren. Der Effekt bezüglich Sparmassnahmen ist dann: Landwirtschaft: 100 Millionen; Verteidigung: 125 Millionen; Bildung und Forschung: 175 Millionen Franken. Das ist nicht so ausgewiesen, weil der Bund bereits die 400 Millionen Franken Autoimportsteuern in die Finanzplanung eingesetzt hat. Aber von der Wirkung her, vom Druck her, werden wir genau das erleben. Das werden wir wahrscheinlich im Rahmen des Stabilisierungsprogrammes auch hier diskutieren.

Mir ist auch noch wichtig, dass man den Vergleich mit dem öffentlichen Verkehr zieht. Nicht um den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV)

AB 2016 S 180 / BO 2016 E 180

gegeneinander auszuspielen, aber es wurde ja immer gewünscht, dass wir ein ähnliches Konzept haben. Was wir im Augenblick beim öffentlichen Verkehr sehen, sind jährliche Fahrpreiserhöhungen. Da haben wir auch zugestimmt, da hat auch das Volk zugestimmt. Beim MIV respektive beim Benzinpreis haben wir keine Erhöhungen; man könnte sagen, über Bundesratsgenerationen hinweg wurden keine Erhöhungen durchgeführt. Die vier Rappen, die hier jetzt noch zur Diskussion stehen, sind an einem kleinen Ort.

Mir ist wichtig, den Bezug zum Thema "maximal" auch noch herzustellen. Wenn das "maximal" in dieser Vorlage kritisiert wird, dann sollte man schauen, wie das entsprechend im Bahninfrastrukturfonds geregelt ist. In Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a der Bundesverfassung ist dazu vorgesehen, dass höchstens zwei Drittel - höchstens zwei Drittel! - des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe in den Bahninfrastrukturfonds fliessen. Auch dort operiert man mit dem Wort "höchstens". Wenn man dann schaut, wo das Risiko ist, könnte man sagen, dass bei der heutigen Vorlage maximal 650 Millionen Franken im Risiko stehen; wenn der Bund beispielsweise 10 Prozent kürzen wollte, wären es 65 Millionen. Bei der LSVA sind es gemäss Budget 890 Millionen Franken, zwei Drittel; das wären dann 89 Millionen, wenn man systematisch kürzen wollte. Ich möchte damit einfach zum Ausdruck bringen, dass das "maximal" auch im Gesamtkontext absolut vertretbar ist.

Ich möchte noch auf einen weiteren Punkt hinweisen: In der Kommission in alter Zusammensetzung haben wir eine Anhörung durchgeführt, an der auch die Strassenverkehrsverbände und das Initiativkomitee teilnahmen; das Initiativkomitee habe ich eben zitiert. Wir haben dort vor allem auch mit den Wirtschaftsverbänden darüber diskutiert, wo man Prioritäten setzt. Der Zufall will es, dass wir im Augenblick auch mit der Unternehmenssteuerreform III beschäftigt sind und diese im Sommer vermutlich in der Differenzbereinigung definitiv zum Abschluss bringen. Economiesuisse haben wir explizit gefragt: Was ist Ihnen wichtiger, die Unternehmenssteuerreform III oder die Milchkuh-Initiative? Economiesuisse hat sich wenig überraschend für die Unternehmenssteuerreform III ausgesprochen. Damit will ich einfach zum Ausdruck bringen, dass wir dann auch in diesem Bereich irgendwo Prioritäten setzen müssen. Man kann nicht das Weggli, den Batzen und die Bäckerfrau gleichzeitig haben.

Es ist auch in diesem politischen Kontext mit dem Initiativkomitee und den Strassenverkehrsverbänden festzustellen, dass jetzt im Vorfeld der Abstimmung vom Sommer Druck aufgebaut wird. Mir kommt es schon ein bisschen vor wie ein Basar. Auf die Milchkuh-Initiative bezogen könnte man auch sagen: Wir befinden uns auf einem Viehmarkt, auf dem das Initiativkomitee versucht, noch möglichst viel herauszuholen. Das ist legitim; aber ich glaube, es ist auch legitim, wenn man darauf hinweist, dass wir dann auch zur NAF-Vorlage ohne Unterschriftensammlung eine Abstimmung zu gewinnen haben. Da werden die Stimmberechtigten beurteilen, ob die Vorlage in sich ausgewogen ist.

Für meinen Teil muss ich Ihnen sagen: Ich kann mit dem Antrag der Mehrheit der Kommission leben, aber ich könnte nicht damit leben, wenn man das Wort "maximal" streichen würde. Dann würde bei dieser Vorlage nicht mehr mit gleich langen Spiessen gekämpft, und sie wäre beispielsweise nicht mehr deckungsgleich mit der Vorlage, die wir bei der Bahninfrastruktur kennen. Die Abstimmung darüber wird nach jener über die Milchkuh-



Initiative erfolgen. Diese müssen wir auch noch gewinnen. Ich möchte Sie wirklich ersuchen, sich dessen bewusst zu sein und das Fuder hier nicht noch zusätzlich zu überladen; Herr Engler hat das angesprochen. Aus meiner Sicht ist das eine Vorlage, die dem Initiativkomitee sehr weit entgegenkommt - praktisch die halbe Milchkuh-Initiative ist damit erledigt.

Ich ersuche Sie also, der Mehrheit der Kommission zu folgen und die Einzelanträge Hefti und Germann abzulehnen. Diese würden nicht helfen, die Vorlage am Schluss auch bei den Stimmberechtigten mehrheitsfähig zu machen.

Savary Géraldine (S, VD): Ce n'est pas parce que nous avons déjà accepté le projet FORTA sur le principe en septembre dernier que nous devons nous prononcer une nouvelle fois aujourd'hui. J'aimerais réaffirmer l'importance de ce projet pour notre pays, parce qu'on se dote ainsi d'une véritable et ambitieuse planification en matière de financement des infrastructures de transport, qu'on se donne les moyens de financer des investissements qui auront des conséquences pour les cantons, les communes et la population. C'est un instrument prometteur qui nous dit où l'on va, quel chemin on parcourt et avec quelles étapes. Je salue le travail du Conseil fédéral qui, après le fonds d'infrastructure ferroviaire, nous soumet ce projet FORTA.

Il a été beaucoup question d'argent aujourd'hui, mais il en va aussi d'une immense architecture en matière de transports routiers et de transports publics. Il est important de le souligner, car je ne suis pas sûre que les pays voisins et de collectivités ailleurs dans le monde se soient dotés du même instrument, avec une capacité de planification de cette nature.

En septembre 2015, si nous avons repoussé provisoirement le traitement du projet, c'est parce que la reprise de 400 kilomètres de routes cantonales par la Confédération et les nouvelles réalisations n'avaient pas été traitées par la commission; le conseil nous avait renvoyé le projet pour que nous intégrions ces 400 kilomètres de routes. Je pense que c'était une bonne chose; je le dis en soulignant que les élus de cantons comme celui que je représente, qui sont peu concernés par cette question, avaient accepté de renvoyer le projet en vue d'y intégrer ces 400 kilomètres de routes cantonales.

On a craint que le débat ne s'enlise, mais cela n'a pas été le cas. Je suis malgré tout contente que la discussion ait lieu, que le Conseil des Etats puisse s'exprimer et les cantons apporter leur contribution permettant la recherche d'une solution. De ce point de vue, tant la commission que les cantons ont fait leur travail correctement pour aboutir à une solution qui, sur le principe, nous paraît tout à fait acceptable.

Donc, le premier constat sur ce projet global est que personne ne remet en cause l'intégration des routes cantonales dans le FORTA, en tout cas pas en commission. Comme je l'ai dit, les cantons se sont réunis, ont trouvé une solution et acceptent de participer à hauteur de 60 millions de francs par an au financement des routes nationales.

Personne ne conteste non plus la nécessité de ces investissements, en particulier, comme cela a été dit en commission, pour des projets tels que les contournements du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Näfels. Je crois pouvoir, sans hésitation, citer ces trois projets considérés comme importants par le Conseil fédéral ainsi que par la commission.

Il faut aussi dire que, au final, le montant nécessaire à l'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales dans le FORTA ne s'élève plus à 300 millions de francs, comme cela avait été évoqué, mais avoisine plutôt 200 millions de francs. La recherche de solutions s'est donc articulée autour de ce montant.

Et puis, personne ne conteste non plus la solution échelonnée dans le temps. Le Conseil fédéral nous a proposé cette piste qui nous a paru intéressante. On sait qu'en 2020, comme l'a rappelé Monsieur Graber, les finances de la Confédération pourraient connaître à nouveau une situation plus favorable et être dans les chiffres noirs. Cet échelonnement prévoyant l'entrée en vigueur du FORTA en 2018 et l'intégration de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales en 2020 est une bonne solution qui n'a pas été - et aujourd'hui n'est pas - contestée.

Quelle est la différence entre la proposition de la majorité et celle de la minorité ? Ce n'est pas seulement une question d'architecture, comme l'a dit tout à fait à satisfaction le président de la commission, mais c'est aussi la question du mode de financement, avec l'interrogation de base suivante: est-ce que la prise en charge du financement des routes nationales doit être assurée par la caisse de la Confédération, et donc par le contribuable, ou bien est-ce qu'on peut exiger une certaine symétrie des sacrifices et en particulier que

AB 2016 S 181 / BO 2016 E 181

l'usager de la route contribue modestement au financement et aux investissements pour les infrastructures routières?

Cette question n'est pas dénuée d'intérêt. Si on prend uniquement la présente session parlementaire qui va



s'achever vendredi prochain, on se rend compte que, dans notre conseil, on a voté 5 milliards de francs pour le budget de l'armée - cela a été voté par la majorité des membres du Conseil des Etats. Dans le projet qu'on discute aujourd'hui, avec la proposition de la majorité, ce sont 250 millions de francs de plus qui seraient destinés à la route. Demain, le Conseil national mènera le débat sur la troisième réforme de l'imposition des entreprises, qui exige un certain nombre de sacrifices et en tout cas de trouver des moyens supplémentaires pour compenser les pertes dans les caisses des cantons afin d'offrir un certain nombre d'allègements fiscaux aux entreprises pour des montants qui vont de 1,3 à plus de 2 milliards de francs. Ce sont des montants relativement importants. Sans vouloir défendre une politique d'austérité ni faire de l'alarmisme financier, on doit rester prudent sur le plan des politiques financières qu'on mène et savoir quelles contributions financières nous consentons pour quels projets, au Conseil des Etats comme au Conseil national. Et, de ce point de vue, le modèle qui vous est proposé par la minorité I correspond mieux à la symétrie des efforts que j'ai évoquée. La version défendue par la minorité Hêche a à mon avis trois avantages. Premièrement, il simplifie les flux financiers, puisque, avec le modèle qui vous est proposé, l'impôt sur les véhicules automobiles continue à financer la caisse de la Confédération tandis que l'impôt sur les huiles minérales finance le projet FORTA. Cela permet en définitive une certaine transparence, une certaine lisibilité des moyens financiers disponibles. Le deuxième avantage, c'est que la formulation de la minorité I (Hêche) répond mieux à l'initiative dite "vache à lait", puisque plus de 75 pour cent des recettes de l'impôt sur les huiles minérales seraient désormais affectés au FORTA. Ce n'est donc plus la moitié, mais plus des trois quarts de ce que prévoit l'initiative dite "vache à lait" qui seraient de facto réalisés avec cette proposition de la minorité I. Le troisième avantage, dans le concept de la minorité, c'est que la hausse de 6 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales est supportable à nos yeux pour l'usager de la route, puisque cette surtaxe n'a pas été augmenté depuis 1974, comme l'a rappelé Monsieur Rechsteiner. Les usagers des transports publics ont consenti et consentent aujourd'hui encore, en 2016, à faire des efforts, par des augmentations de tarifs, alors que les usagers de la route ont vu leur investissement personnel se stabiliser, voire diminuer, depuis ces vingt dernières années.

A mes yeux, le concept qui vous est proposé par la minorité I (Hêche) est supportable pour les finances de la Confédération et pour l'usager de la route. En outre, il est acceptable vu les majorités et les minorités au sein du Parlement. Je pense que chacun fait des efforts, chacun contribue à la recherche d'un compromis. En tout cas, le concept présenté par la minorité de la commission est davantage supportable pour les finances de la Confédération que ne l'est le concept défendu par la majorité de la commission.

J'aimerais dire un mot sur le débat au sujet de l'initiative populaire "pour un financement équitable des transports", dite initiative "vache à lait", parce qu'elle s'est invitée dans nos discussions. J'ai consulté le Bulletin officiel quant aux discussions que nous avons eues, au Conseil des Etats, au sujet de cette initiative. Des mots très forts et très durs ont été tenus contre cette initiative dans notre conseil: on a parlé d'"initiative sangsue", d'"initiative hold-up", d'"initiative à envoyer à l'abattoir".

Les mots utilisés étaient sévères, et ce à juste titre parce que, comme l'a rappelé Monsieur Graber, les initiants n'ont jamais, au grand jamais, cherché de solution de compromis. Ces derniers n'ont jamais cherché à collaborer avec le Parlement, pas plus qu'ils n'ont cherché à le faire avec les membres de la Commission des transports et des télécommunications. Quand j'entends Monsieur Germann dire, aujourd'hui, en mars, que les initiants pourraient retirer leur texte alors que la votation populaire est prévue pour le mois de juin prochain, je pense qu'il s'agit au mieux d'une plaisanterie et au pire d'une fausse promesse. On sait très bien que les initiants ne pourront pas retirer leur texte et qu'il s'agit d'un chantage qui se manifeste aujourd'hui à l'encontre du projet FORTA, alors que nous avons consenti à donner raison aux initiants sur un certain nombre de points. En effet, l'existence même du FORTA est une réponse à l'initiative dite "vache à lait", tout comme le sont les investissements pour les projets autoroutiers. Or, malgré cela, les initiants n'ont jamais cherché à collaborer avec le Parlement ni à retirer leur texte au moment où cela aurait été possible.

Je crois que nous devons rester sur nos positions de principe, comme cela a été le cas la dernière fois. Le FORTA n'est pas un contre-projet à l'initiative dite "vache à lait". Nous n'avons pas à répondre aux revendications de l'initiative parce que cette dernière fera l'objet d'une votation populaire. Il faudra s'engager, à mes yeux, contre cette initiative mais, aujourd'hui, rejeter de façon extrêmement ferme les propositions Hefti et Germann. Nous avons discuté le projet FORTA et il existe deux concepts de financement. Le concept visé par la proposition de la minorité I (Hêche) est un peu moins douloureux pour les finances de la Confédération que le deuxième concept, défendu par la majorité de la commission, qui est quant à lui un peu plus délicat et qui ferait perdre à la Confédération plus de 250 millions de francs supplémentaires.

Nous avons cherché des solutions, et je vous invite à soutenir la proposition de la minorité I (Hêche).



Müller Philipp (RL, AG): Die Ergebnisse, auch jene der heutigen Debatte, werden zum Gradmesser im Hinblick auf die Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative vom 5. Juni dieses Jahres. In diesem Rat mag diese Initiative keine Mehrheit gefunden haben, das ist so. Nur müssen wir nicht nur an diesen Rat denken: Wir müssen letztlich auch eine Volksabstimmung oder gar zwei Volksabstimmungen gewinnen, und hier ist vielleicht die Beurteilung allfälliger Mehrheiten, die dann eben entscheidend sind, etwas unterschiedlich.

Wollen wir dem Stimmvolk beweisen, dass das Parlament eine vernünftige und nachhaltige Alternative zur Milchkuh-Initiative erarbeitet hat, brauchen wir einen starken NAF - da sind wir uns wahrscheinlich einig -, einen NAF, der die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasseninfrastruktur wie auch die Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme sicherstellt. Analog zur Abstimmung über den Gotthard-Strassentunnel müssen wir den Nutzen einer funktionierenden Nationalstrasse und den Nutzen von funktionierenden Gesamtverkehrssystemen in den Agglomerationen zugunsten unserer Volkswirtschaft darlegen können und, genauso wichtig, eine verlässliche Finanzierung aufzeigen.

Aufgrund des ausdrücklichen Bedürfnisses dieses Rates haben wir in der KVF-SR mehrere Finanzierungsvarianten zur Integration des Netzbeschlusses geprüft; es wurde bereits ausführlich erwähnt. Bereits die ausgiebige Debatte hat zu einer Kompromisslösung der Kommissionsmehrheit zwischen Variante 1 und einer Finanzierungsvariante gemäss der Minderheit I (Hêche) geführt; ich unterstütze gemäss der Mehrheit der KVF die Finanzierungsvariante 1.

Die Variante gemäss Minderheit I (Hêche) führt zu einer instabileren Finanzierungsbasis, die aufgrund der fast ausschliesslichen Speisung des Fonds aus den Mineralölsteuereinnahmen zu einseitig aufgestellt ist. Anders ist die Mehrheitslösung gemäss Antrag Hefti, die mit der Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer um 10 Prozent in zwei Etappen - über die Ergänzung "maximal" gemäss Mehrheit werden wir noch befinden - einen Schritt in die richtige Richtung macht. Trotzdem gibt es noch Verbesserungspotenzial, das aber in der weiteren Beratung dieses Geschäfts ausgeschöpft werden soll. Im Hinblick auf die Forderung der Milchkuh-Initiative wird es nämlich notwendig sein, zumindest die Erhöhung der Zweckbindung ohne Verhandlungsspielraum zu definieren.

AB 2016 S 182 / BO 2016 E 182

Die KVF hat auch über die Verwendung der Automobilsteuer debattiert und vorgeschlagen, diese zu 100 Prozent zur Finanzierung des NAF einzusetzen; das wissen Sie ja bereits. Dies gilt jedoch nur unter der Bedingung von Artikel 86 Absatz 6 der Bundesverfassung zum NAF, der aussagt, dass im Falle eines Sparpakets oder Entlastungsprogramms des Bundes Mittel wieder zurück in den Staatshaushalt fliessen können. Diesen Zusatz kann ich nicht akzeptieren und werde daher die Minderheit II (Wicki) unterstützen. Es braucht einen Beitrag für die Verlässlichkeit des NAF ohne Wenn und ohne Aber.

Der Netzbeschluss soll in einem zweiten Schritt ab 2020 im NAF integriert werden - so weit, so gut. Dem werde ich sicher zustimmen, nur stellt sich die Frage, warum die Kantone dies nach dem neuen Finanzausgleich und der vollumfänglichen Zuständigkeit des Bundes für die Nationalstrassen mitfinanzieren müssen. Damit wird die erst vor acht Jahren vereinbarte Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bereits wieder infrage gestellt. Die in der KVF beschlossene Kompensation durch die Kantone im Umfang von 60 Millionen Franken gilt es aber als Haltung der Mehrheit der Kantone zu akzeptieren. Ich werde die Kompensation in diesem Sinne unterstützen. Im Hinblick auf eine Lösungsfindung betreffend Netzbeschluss ist der gefundene Konsens zu würdigen, er überzeugt aber vor dem Hintergrund der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei den Nationalstrassen nicht unbedingt. Es fehlt vor allem ein Enddatum für die Beteiligung der Kantone. Das ist störend. Eine kantonale Beteiligung darf bestenfalls über einen befristeten Zeitraum erfolgen.

Erlauben Sie mir, noch kurz auf die Agglomerationsprogramme einzugehen - einen wichtigen Teil dieser Vorlage. Bereits im letzten Jahr wurde ausführlich über die Mittelverwendung zugunsten des Agglomerationsverkehrs diskutiert; ich war damals nicht dabei. Die Finanzierung durch 9 bis 12 Prozent des Fonds war das Resultat dieser Debatte und stellt nach meiner Überzeugung eine vernünftige Lösung dar. Beim Verwendungszweck der Mittel herrscht jedoch weiterhin Uneinigkeit. Ich plädiere hier für die Mehrheitslösung und werde dementsprechend den Antrag der Minderheit Janiak ablehnen müssen.

Ich möchte zum Schluss nochmals klarmachen, dass das Ziel für den NAF eine verlässliche und nachhaltige Finanzierung ist. Wir wollen einen starken NAF, der die Verfügbarkeit der volkswirtschaftlich bedeutsamen Infrastruktur Nationalstrasse sowie den Agglomerationsverkehr selbstständig sicherstellt und nicht angesichts einer Milchkuh ins Wanken gerät. Ob uns das passt oder nicht - diese Initiative wird wahrscheinlich sehr grosse Emotionen auslösen. Die Abstimmung über die Erhöhung des Vignettenpreises lässt grüssen.

Häberli-Koller Brigitte (C, TG): Ich unterstütze die Lösung der Mehrheit der Kommission. Ich erachte sie als



realistisch und massvoll, und sie nimmt auch auf die Bundesfinanzen Rücksicht.

Wichtig ist, dass wir hier auch noch einmal festhalten, dass seit der Rückweisung der Vorlage durch unseren Rat an die KVF-SR einiges geschehen ist. Ich denke hier vor allem an die Kantone. Sie haben uns mit dem Beitrag von 60 Millionen Franken, dem Kompensationsbeitrag, gezeigt, dass ihnen die Aufnahme des Netzbeschlusses in diese Vorlage sehr wichtig ist. Sie haben sich zusammengerauft, wie man so schön sagt, und sie haben uns mit diesem Vorschlag einen wesentlichen Schritt weitergebracht. Deswegen können wir heute die aus meiner Sicht gute Lösung diskutieren.

Diese 400 Kilometer Strasse, die jetzt Aufnahme in den NAF finden, werden uns auch bei der Diskussion anlässlich der Abstimmung sicher nützlich sein. Denn wir brauchen dazu ein gutes Argumentarium. Wenn wir die Kantone so einbinden können, wird das eine grosse Unterstützung sein. Ebenso, denke ich, ist die heutige Vorlage, die wir ja als Erstrat beraten und die sicher noch weitere Diskussionen auslösen wird, auch eine gute Antwort auf die Volksabstimmung vom näherrückenden 3. Juni 2016, dem Tag der Abstimmung über die sogenannte Milchkuh-Initiative. Diese genießt sehr grosse Sympathien; das hört man, wenn man mit der Bevölkerung spricht.

Ich bin froh, dass wir zumindest sagen können: Wir sind auf dem Weg, die NAF-Vorlage mit dem Netzbeschluss ist im Parlament. Wenn wir heute ein richtiges Zeichen setzen - davon gehe ich aus - und dieser Lösung der Mehrheit zustimmen, sind wir auch hier gut aufgestellt, um mit guten Argumenten die Milchkuh-Initiative abzulehnen. Dann können wir den NAF-Vorschlag als Argument anführen.

Die Frage der Autobahnvignette haben wir in der Kommission auch anhand einer Motion (16.3009) besprochen. Hier ist wirklich Zeit, dass wir uns auf den Weg machen angesichts der neuen Möglichkeiten, die eine E-Vignette bietet; so hat man auch mehr Spielraum. Man kann dann auch den Bedürfnissen der einzelnen Strassenbenützer besser entgegenkommen. Dass wir heute schon die Vignetten-Diskussion auf den Weg bringen, ist ein wichtiges Zeichen dafür, dass die Finanzierung über verschiedene Finanzierungsquellen breit abgestützt ist; dies stärkt aus meiner Sicht den NAF.

Ich bitte Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Berberat Didier (S, NE): Je suis très satisfait de constater que la commission propose, comme d'ailleurs l'en avait chargé le Conseil des Etats le 17 septembre 2015, d'intégrer l'arrêté sur le réseau des routes nationales au projet FORTA. Je me permets à cet égard de remercier pour leur solidarité les parlementaires qui viennent de cantons peu concernés par l'extension du réseau.

Il me paraît en effet naturel de financer, à partir du FORTA, l'exploitation et l'entretien des quelque 400 kilomètres de routes cantonales transférées à la Confédération, la participation financière annuelle des cantons s'élevant - cela a été rappelé à plusieurs reprises - à 60 millions de francs. Cette décision des cantons a permis, je pense, de débloquer la situation.

Le rapporteur l'a rappelé, le FORTA doit bénéficier à toutes les régions du pays: 17 cantons sont touchés. Madame Savary en a parlé, le canton de Neuchâtel attend, par exemple, depuis la fin des années 1990, la reconnaissance de la H20, route principale reliant Neuchâtel au col des Roches, qui se trouve à la frontière française. Je suis d'ailleurs bien placé pour le savoir: lorsque j'étais au Conseil national, j'ai déposé pas moins de trois motions en vue de cette reconnaissance. J'estimais en effet - et j'estime toujours - qu'il y a une inégalité de traitement, dans la mesure où beaucoup de régions moins peuplées que les montagnes neuchâteloises et le canton de Neuchâtel sont reliées depuis fort longtemps au réseau des routes nationales. Il faudra donc rectifier rapidement la situation; c'est d'ailleurs le but du présent projet.

Je rappellerai aussi, en conclusion, que l'axe H20 enregistre un trafic d'environ 30 000 véhicules par jour sur certains de ses tronçons. Pour peu que vous connaissiez la région, vous savez que le trafic automobile congestionne totalement les villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ce qui rend vraiment indispensable la construction d'ouvrages de contournement.

Je vous remercie donc d'intégrer au FORTA l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je précise que la proposition Germann n'a pas été traitée, ni même discutée au sein de la commission. Je peux penser en tout cas qu'elle trouverait que cette proposition est excessive et remettrait en cause de manière assez sensible l'équilibre budgétaire tel qu'il a été discuté au sein de la commission.

Je tiens aussi à rappeler que les cantons, comme les membres de la commission ont aussi en mémoire la votation sur l'augmentation du prix de la vignette: en conséquence de cela, les cantons ont augmenté leur contribution de manière assez importante puisqu'ils ont doublé leur participation pour le financement du projet NAR, ce qui est conséquent. De même, si nous avons eu l'idée d'adopter une augmentation peut-être trop



importante des taxes, nous

AB 2016 S 183 / BO 2016 E 183

devrions nous rappeler que lors de la votation sur le prix de la vignette, tous les cantons et le peuple, très fortement, avaient refusé le projet que nous avons accepté au Parlement! C'est peut-être ce qui fait le charme de nos discussions. Il faut être attentif aux augmentations qu'on pourrait apporter aux taxes. De plus, on doit voir comment on peut rediscuter l'attribution de cette manne financière qui vient de la route, qui, aujourd'hui, est affectée pour une part relativement importante au budget de la Confédération.

Je me permets de contester les propos de certains qui pensent que, par une simplification des flux financiers, on pourrait redistribuer à la route cet argent provenant d'une taxation du trafic routier, alors même que c'est ce qui est demandé par l'initiative dite "vache à lait".

Vous avez compris que dans mes interventions j'ai très peu parlé de l'initiative dite "vache à lait". Plusieurs d'entre vous ont voulu en parler de manière assez importante; ils donnent sans aucun doute une tribune aux initiants. C'est un choix politique. Pour ma part, j'ai pensé qu'on devait en rester au contenu du projet et ne pas trop dévier. Mais permettez-moi quand même de rappeler qu'il est vrai que des discussions ont été menées avec les initiants. A titre personnel, je l'ai fait quand j'étais conseiller national. En effet, à la session d'été 2015, j'ai essayé d'amener autour de la table les initiants, représentés en particulier au sein du Conseil national, voire ici dans cette chambre, pour qu'on refasse une discussion. J'ai l'impression en tout cas qu'au sein de notre commission, depuis le début de la nouvelle législature, nous avons avancé dans cette discussion. Je veux donc penser que le compromis qui prévoit une répartition 60/40 est bon et qu'il pourrait satisfaire en tout cas certains d'entre eux.

Il y a donc une attente importante de notre part, de la population et des partis politiques, qui contestent le fait que trop d'argent issu de l'utilisation de la route alimente la caisse fédérale. Je rappelle que la proposition du Conseil fédéral, à l'alinéa 2 lettre b, vise bien à ce que l'intégralité de l'impôt à la consommation prévu sur les automobiles et leurs composants soit affectée aux dépenses liées à la circulation routière; ce seraient les 100 pour cent de cette manne qui seraient utilisés au profit de la route, il convient de le rappeler.

Nous avons tous une inquiétude quant à l'avenir; Madame la conseillère fédérale Leuthard nous a fait la proposition de prendre notre temps par rapport aux dépenses, et nous avons suivi cette voix de la raison. Mais rappelons qu'au mois de décembre passé encore les comptes 2015 étaient annoncés déficitaires, et que peu avant notre séance de commission en février dernier nous apprenions que les comptes de la Confédération bouclaient avec un résultat nettement supérieur aux prévisions: de la prévision de quelques millions de francs de déficit, on est passé à un bénéfice chiffré en milliards. Il y a donc des aléas non négligeables qu'il faut prendre en compte.

Aussi, je vous recommande de suivre la majorité de la commission en ce qui concerne la proposition Hefti qui, je le précise, a été discutée au sein de notre commission. Elle n'a pas fait l'objet d'une proposition de minorité, mais son but est très clair: il s'agit non seulement de répondre en partie à l'initiative dite "vache à lait" mais aussi d'avoir la certitude que la totalité des montants prévus restent à disposition de la route et ne soient pas utilisés pour financer d'autres tâches. C'est bien sûr un volant financier que nous ne voulons pas laisser au Conseil fédéral, mais il est légitime que ce dernier fasse ce type de proposition, parce qu'en tant que membre d'un exécutif on aime avoir une certaine réserve pour d'autres projets, la réalité de la vie imposant parfois quelques contraintes.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Sie haben nochmals eine breite Diskussion geführt, wofür ich mich grundsätzlich bedanke. Dieses Projekt reiht sich ein in eine Entwicklung verkehrspolitischer Projekte des Bundesrates: mit dem FinöV-Fonds, dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und nun eben mit dem NAF. Es ist eine Verkehrspolitik, die getragen ist von der Gesamtverkehrskonzeption, vom kombinierten Verkehr, und eben nicht mehr davon, dass man Strasse und Schiene gegeneinander ausspielt. Angesichts der zunehmenden Mobilität, die wir in den nächsten dreissig Jahren auch auf der Strasse und noch mehr auf der Schiene zu bewältigen haben, macht das Sinn, und es ist die einzige Antwort auf die Frage, wie wir die notwendigen Kapazitäten bereitstellen können.

Nochmals: Mit diesem Projekt löst der Bundesrat aber auch ein Versprechen ein. Im Rahmen der BIF- und der Fabi-Diskussionen sagte der Bundesrat, es sei richtig, dass man für die Bahn wie für die Strasse von der Stufe Verfassung nun zu Fonds-Lösungen übergeht, mit denen man Unterhalt, Betrieb und eben auch Ausbauten aus einem Gefäss finanziert. Dass wir vom Jährlichkeitsprinzip wegkommen und zu einer Fonds-Finanzierung hingehen, die auch viel transparenter und einfacher ist, ist für uns nach wie vor das wichtigste Element. Wir haben Finanzierungslösungen, denn wir haben sinkende Einnahmen und steigende Ausgaben. Auch dies hat



die Kommission so als richtig erachtet.

Ein weiteres wichtiges Element: Analog zur Bahn haben wir das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step), mit welchen durch Ausbauten Engpässe beseitigt werden sollen. Das Parlament kann alle vier Jahre die baureifen oder möglichst baureifen Projekte beurteilen und die entsprechende Finanzierung aus dem Fonds sicherstellen, beides in Analogie zur und entsprechend der Gesamtverkehrskonzeption.

Wir haben Ihnen ja seinerzeit zur Schliessung der Finanzierungslücke eine Anpassung des Zuschlags auf die Mineralölsteuer von 6 Rappen vorgeschlagen. Dann kam die Situation mit dem starken Schweizerfranken, und danach fand Ihre Kommission, es sei angesichts der Verluste durch den Tanktourismus besser, einen ersten Schritt auf Basis eines Zuschlags von 4 Rappen zu tun und deshalb zusätzlich 5 Prozent der Mineralölsteuer zur Finanzierung zu nehmen. Darin waren wir uns einig, und es wurde im letzten Herbst in der Eintretensdebatte in Ihrer Kommission so diskutiert.

Jetzt ist ja der Netzbeschluss als zusätzliches Element dazugekommen. Sie haben gewünscht, dass man ihn in den NAF integriert, was wir unter verkehrspolitischem Gesichtspunkt verstehen. Der Bundesrat hat aber immer gesagt: Das ist okay, wenn wir die nötige Finanzierung finden. Das hat Ihnen auch Ihre Finanzkommission in einem Mitbericht ans Herz gelegt.

Meines Erachtens haben wir jetzt mindestens teilweise eine Lösung gefunden. Ob man jetzt der Mehrheit oder der Minderheit folgt: Die Finanzierungslösung zum Netzbeschluss, das müssen wir zuhänden des Amtlichen Bulletins klar sagen, ergibt nämlich nur eine teilweise Finanzierung des Netzbeschlusses. Die vollständige Finanzierung der Übernahme von 400 Kilometern Strasse von den Kantonen und der vorgesehenen Ausbauten würden 305 Millionen Franken ausmachen. Mit der Version der Mehrheit haben wir nun 185 Millionen und mit der Version der Minderheit 160 Millionen Franken. Es fehlt also ein Teil der Finanzierung.

Wir haben in der Kommission dargelegt, dass wir dieses Problem nur lösen können, indem wir die Ausbauten gemäss Netzbeschluss (NEB) gestaffelt vornehmen, den Ausbau also auf der Zeitachse strecken, und indem wir eine Finanzierung erst ab 2020 ins Auge fassen.

Ich möchte hier schon klar zum Ausdruck bringen, dass auch die Kantone damit einverstanden sein müssen. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass es beim nächsten Ausbauprogramm dann nicht wieder von vorne losgehen und alle Wünsche vorgebracht werden sollten. Es wird mit dieser Finanzierung nicht möglich sein, alles auf einmal umzusetzen. Es wird vielmehr bei den NEB-Ausbauten eine Erstreckung respektive Rückstellung von kantonalen Ausbauprojekten geben. So viel zum Allgemeinen.

Ich möchte noch ein Element darlegen: Sie haben als Parlament, was die personellen Ressourcen betrifft, den Bundesrat ja angehalten, die Stellen auf dem Plafond von 2015 einzufrieren. Ich möchte - wir hatten das Thema schon beim alten Netzbeschluss mit der Vignette - der guten Ordnung halber einfach nochmals festhalten: Wenn der Bund von den Kantonen her jetzt den Netzbeschluss umsetzen und dann

AB 2016 S 184 / BO 2016 E 184

diese kantonalen Kilometer bedienen muss, dann heisst das, dass wir einen Bedarf von 60 Vollzeitstellen mehr haben beim Astra. Sie kennen diese Zahlen aus der vormaligen Abwicklung. Wir müssen dann einfach irgendwann einmal miteinander klären, wie wir damit umgehen, nämlich dass wir diese neue Aufgabe bewältigen müssen und Sie gleichzeitig den Stellenetat einfrieren möchten. Ich sage das auch fürs Amtliche Bulletin. Dieses Problem müssen wir dann irgendwann einmal lösen, damit wir auch die Ressourcen und die Personalbestände entsprechend vorsehen.

Was die Finanzierung betrifft, so ist es natürlich jetzt vor allem eine Entlastung der Kantone, die Sie beschliessen. Ständerat Philipp Müller hat zwar gefunden, der Beitrag der Kantone, diese 60 Millionen Franken, ritze den Finanzausgleich. Das ist natürlich nicht so. Wir entlasten die Kantone, denn Unterhalt und Betrieb dieser 400 Kilometer Kantonsstrassen kosten heute 105 Millionen Franken. Die Kantone bezahlen jetzt noch 60 Millionen. Also sie sind finanziell entlastet, und es ist eine Rechtswohltat, wenn der Bund jetzt diese Kantonskilometer in sein Nationalstrassennetz übernimmt. Verkehrspolitisch gesehen haben wir immer gesagt, dass das Sinn macht, es ist so auch in Ordnung. Aber die Kantone werden entlastet. Auch die entsprechenden Stellen sind bei den Kantonen jetzt eingestellt. Aber das ist ja Sache der kantonalen Parlamente, mit den jeweiligen Regierungen zu schauen, was diese Entlastungen dort für Folgen haben.

Herr Engler hat auch gesagt, das sei so nicht in Ordnung gegenüber den Kantonen. Herr Ständerat, ich möchte einfach darauf hinweisen, dass das Nationalstrassennetz zwei Drittel des Verkehrs bewältigt, obwohl die Kantons- und Gemeindestrassen an Kilometern um ein Zifaches länger sind als das Nationalstrassennetz. Es ist eine immens grössere Belastung. Es gibt auch viele Kantone, die sich mit den zahlreichen Aus- und Einfahrten über das Nationalstrassennetz entlasten. Übrigens haben wir ja, was Ihren Kanton, den Kanton Graubünden betrifft, schon vor dem Netzbeschluss durch geschicktes Taktieren der Standesvertreter etwa das



Prättigau in das Nationalstrassennetz übernommen. Das ist in Ordnung. Es gibt ja dort auch Touristen, die hoffentlich ins Bündnerland fahren; aber das einfach ein bisschen zur Korrektheit der Aussage.

Ich bin wie Herr Ständerat Hösli froh, dass jetzt mit dieser Lösung die Vignette nicht wieder aufs Tapet kommt. Ich bin auch der festen Überzeugung: Wenn wir jetzt eine Erhöhung der Treibstoffzölle plus eine Erhöhung bei der Vignette hätten, bestünde ein grosses Risiko, dass das Volk zum NAF Nein sagen würde, nur wegen der Integration des Netzbeschlusses und einer Finanzierung über die Vignette. Insofern bin ich sehr froh, dass Ihre Kommission diese Lösung nicht ins Auge gefasst hat.

Sie belasten mit dem Netzbeschluss die Bundeskasse mehr, als der Bundesrat das möchte - das hat Herr Ständerat Graber zu Recht gesagt; das muss ich so sagen. Wir sind sehr froh, dass Sie Rücksicht nehmen und den Netzbeschluss erst ab 2020 auslösen wollen. Aufgrund der geringeren Erhöhung des Mineralölsteu-
erzuschlags würde aber mit Inkrafttreten des NAF eine Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer um diese 5 Prozent erfolgen. Mit Inkrafttreten des Netzbeschlusses würden dann die erwähnten 60 Millionen Franken der Kantone gezahlt werden und dazu 5 Prozent Mineralölsteuer zugunsten des NAF, also nochmals 125 Millionen, die ab dann der Bundeskasse fehlen.

Es ist so, wie auch mein Kollege Bundesrat Maurer Ihnen gestern ausgeführt hat: Wir haben in der Finanzplanung für die Jahre 2018/19 einige Sorgen. Einerseits haben wir zusätzliche Auslagen, die Unternehmenssteuerreform III ist ja eingestellt. Aber gleichzeitig ist der AHV-Beschluss Ihrer Kammer in der Pipeline, das wären also 700 Millionen Franken weniger für die Bundeskasse, aber es wäre eine gute Lösung für alle anderen. Diese erneute Zusatzbelastung wäre "bad news" für den Bund. Weiter möchten Sie für die Armee die 5 Milliarden Franken so früh wie möglich, diese Mittel sind aber noch nicht eingestellt; auch das belastet uns nochmals. Beim Stabilisierungsprogramm nehmen wir Sie natürlich beim Wort, weil Sie alle ja diese Milliarde einsparen wollen. Gleichzeitig hören wir aber natürlich: Nicht bei den Bauern, nicht beim Militär, nicht bei der IV! Insofern sind wir im Bundesrat einfach ein bisschen gebrannte Kinder. Wir befürchten, dass dann das Sparen auch im jetzt sehr bürgerlichen Parlament zwar von allen befürwortet wird, aber in concreto eben jeder wieder eine Ausrede findet. Das macht uns im Moment ein bisschen Sorgen. Deshalb bitten wir Sie einfach, bei den Ausfällen moderat zu sein. Mit der Lösung Netzbeschluss erst ab 2020 hoffen wir, dass sich bis dahin erstens einmal das Parlament zu den finanzpolitisch relevanten Schritten geäussert hat und dass wir zweitens ab dann auch das Stabilisierungsprogramm in Kraft gesetzt haben.

Wenn Sie den Netzbeschluss jetzt so integrieren wollen, so ist es natürlich dem Bundesrat auch immer wichtig, dass Sie die Einnahmeseite, eben die Nutzerfinanzierung, nicht ganz ausser Acht lassen.

Die Milchkuh-Initiative ist finanzpolitisch verantwortungslos - finanzpolitisch verantwortungslos. Ich bin sehr froh, dass das Parlament diese Initiative so klar ablehnt. Ich bin auch mit der Aussage nicht einverstanden, dass die Automobilisten Milchkühe seien. Wir haben - nochmals - seit mehreren Jahren rückläufige Einnahmen bei der Mineralölsteuer trotz mehr Fahrzeugen und mehr zurückgelegten Kilometern, weil die Autos weniger Treibstoff konsumieren. Wir haben die letzte Teuerungsanpassung auf den Zuschlag 1974 gehabt; seit 1974 hat der Bundesrat nicht 1 Prozent der Teuerung angepasst. Die 30 Rappen Mineralölsteu-
erzuschlag entsprechen real heute noch 13,7 Rappen. Gleichzeitig haben wir natürlich die Bauteuerung. Selbstverständlich wird diese bezahlt, das Baugewerbe verzichtet bei der Teuerung selbstverständlich nicht; das ist auch voll in Ordnung. Aber der Bund hat auf 104 Prozent Teuerung in diesen über 40 Jahren verzichtet.

Insofern stellt sich schon die Frage: 4 oder 6 Rappen, ist das jetzt wirklich so relevant? Oder müssen wir sagen, dass es nach all diesen Jahren schon zulässig und zumutbar ist, dass wir hier auch über eine Anpassung des Zuschlags um 6 Rappen sprechen? Wenn Sie jetzt diese 4 Rappen nehmen und die 5 Prozent der Mineralölsteuer und den Netzbeschluss über zusätzliche 5 Prozent ab 2020, kann man das umsetzen. Aber ich möchte auch hier betonen, das haben wir in der Kommission zu Recht gesagt: Beim nächsten Step-Ausbauschritt müssen Sie dann auch wieder entscheiden. Dort geht es dann wieder um eine Erhöhung des Treibstoffpreises um 4 bis 6 Rappen für die nächsten Ausbauschritte, oder Sie müssen sonst die Variante mit der E-Vignette wählen. Insofern hat man Flexibilität. Aber es ist halt so: Die Ausgaben und die sinkenden Einnahmen müssen wir irgendwie im Lot halten, sonst können wir die Engpässe nicht beseitigen. Das ist auch wichtig, denn die Stautunden verursachen einen volkswirtschaftlichen Schaden, sie kosten uns über 1,5 Milliarden Franken im Jahr. Insofern profitiert auch die Wirtschaft von den Massnahmen. Wenn man mit einem Camion im Stau steckt, macht das pro Stunde 200 Franken aus. Die Reduktion der Staus ist ein Element, von dem man auch wirtschaftlich etwas hat.

Ich glaube, mit dieser von uns gefundenen Lösung haben wir auch eine vernünftige und finanzpolitisch machbare Lösung. Aber sie ist nur machbar, wenn der entsprechende Passus - das nochmals auch im Hinblick auf die Einzelanträge - auch das Wort "maximal" beinhaltet. Es geht auch hier um eine Gleichbehandlung mit der Bahn. Es wurde gesagt: Wir haben bei der Bahn gemäss Bundesverfassung auch "höchstens" zwei Drittel der



LSVA-Einnahmen, die in den Bahninfrastrukturfonds überwiesen werden. Auch hier ist es immer Sache des Parlamentes, mit dem Budget die Überweisungen zu tätigen. Das gibt Flexibilität, wenn wir sparen müssen. Sie wissen, dass die Fondslösungen finanzpolitisch nicht unbestritten sind. Denn wir schützen ein Stück weit die Bereiche, die mit dem Fonds finanziert sind. Wenn wir immer mehr Fondslösungen haben, gilt für die nächsten Sparprogramme, dass es nur noch wenige Aufgabenbereiche mit nichtgebundenen Ausgaben geben wird, aus denen ein

AB 2016 S 185 / BO 2016 E 185

Beitrag wird geleistet werden müssen. Insofern ist es halt auch fair, hier eine gewisse Flexibilität zu erhalten, auch in Bezug auf die Finanzhoheit des Parlamentes.

Zu den Äusserungen von Herrn Ständerat Rechsteiner zum Gleichgewicht von Bahn und Strasse: Ich möchte darauf hinweisen, dass der Bund mit Fabi und durch die neue Indexierung auch die allgemeinen Bundesmittel merklich erhöht hat. Zwei Drittel der LSVA-Einnahmen sind somit auch Geld für die Strasse, das wir dort einsetzen. Sie haben folglich auch aus Mehrwertsteuerpromillen Gelder in der Höhe von 360 Millionen Franken im Jahr eingesetzt, die dann der Bundeskasse fehlen, weil Sie bei der Fabi-Vorlage die Summe für den ersten Ausbauschritt auf 6,4 Milliarden Franken erhöht haben.

Das ist alles in Ordnung, aber wir haben auch dort gesagt: Das führt zu Anpassungen bei den Billettpreisen, wenn wir so viel investieren und die Leistungen für die Bahnkundinnen und Bahnkunden verbessern. Dann hat das Auswirkungen auf die Billettpreise. Das wird jetzt umgesetzt. Es ist auch nicht so, dass man für die Bahn dann jedes Jahr mehr zu bezahlen hat. Aber auch dem Bundesrat ist es wichtig, dass wir keine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen haben und nicht wieder mehr Personen die Strasseninfrastrukturen statt die Schieneninfrastrukturen nutzen. Insofern ist es auch für uns wichtig, das Gleichgewicht zwischen der Nutzung der Bahn und der Nutzung der Strasse zu halten. Aber ich glaube, mit dieser Lösung und den übrigen Anpassungsschritten werden wir das erreichen, auch in der Zukunft.

Ich glaube, mit der von uns gefundenen Lösung können wir die Kantone bedienen, indem wir den Netzabschluss ab 2020 umsetzen - nicht gesamthaft, aber doch mit den wichtigsten Projekten. Ich sehe auch nicht, dass in den Kantonen schon so viele Projekte baureif wären, dass die Verschiebung oder Erstreckung von kantonalen Ausbauprojekten gross problematisch wäre. Die beiden Netzergänzungen Morges und Glattal hatten wir bereits beim NAF als Projekte integriert. Mit der vorgesehenen Finanzstruktur ist man fair zu den Automobilisten und fair zu den Kantonen. Wir können das auch einigermassen mit den Bundesmitteln finanzieren, sofern Sie bei anderen Projekten solide vorgehen und die Bundeskasse nicht übermässig strapazieren.

Ich bitte Sie deshalb, hier der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen.

Le président (Comte Raphaël, président): Merci, Madame la conseillère fédérale. J'en déduis que vous renoncez à vos propositions, qu'elles ne seront donc pas soumises au vote et que vous vous ralliez aux propositions de la majorité de la commission.

Germann Hannes (V, SH): Ich ziehe meinen Antrag zu Absatz 2 Buchstabe g zugunsten des Antrages Hefti zurück.

Erste Abstimmung - Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 27 Stimmen

Für den Antrag Hefti ... 15 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung - Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 31 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 2 Bst. h, i; 3 - Al. 2 let. h, i; 3

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je ne vais pas en dire plus que ce que j'ai relevé dans mon introduction. L'article 86 alinéa 2 lettres h et i concerne l'affectation des revenus spéciaux. S'agissant de la proposition Fournier à la lettre h, elle est nouvelle et sans aucun doute légitime. Mais je ne vous cache pas que nous n'avons pas discuté de cette proposition, qui est très spécifique. Une discussion de fond pourrait avoir lieu à ce sujet au Conseil national, afin de lever toute interrogation sur la question du financement spécial.



Fournier Jean-René (C, VS): Je tiens en préambule à saluer le travail de la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil, qui a su faire évoluer ce dossier en direction d'un financement pérenne du nécessaire développement de nos infrastructures routières et vers une prise en compte plus équitable des besoins des différentes régions du pays.

Après la prise en compte de l'extension du réseau des routes principales dans le projet qui nous est présenté, il vaut malgré tout la peine de se poser la question de savoir si le FORTA propose une vision cohérente et équilibrée du développement et du financement des infrastructures routières d'importance nationale. Il est difficile de répondre tout de go par l'affirmative à cette question. Certes, le projet propose d'indéniables améliorations; des bases solides sont posées pour le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération. Certes, le réseau des routes nationales va être étendu, mais à quel prix pour les cantons qui cèdent des routes alors que la tâche est très clairement du ressort de la Confédération? Nous avons entendu tout à l'heure Madame la conseillère fédérale Leuthard répondre à Monsieur Müller Philipp qu'en fait les cantons étaient déchargés et non pas chargés financièrement. Cela dépend bien sûr du point de vue que l'on adopte, qui fait que l'on peut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein. Si l'on considère que le financement des routes nationales est une affaire de la Confédération - et le réseau actuel est entièrement à la charge de la Confédération - et que l'on propose aux cantons, lors de l'extension, d'entrer en matière sur le financement et de verser une contribution de 60 millions de francs par an, cela représentera alors une nouvelle dépense pour les cantons et non un allègement de leurs charges.

Même si les cantons et la Confédération sont tombés d'accord - et je respecte cet accord, je le répète - sur le financement de l'extension du réseau des routes nationales, le financement des routes nationales demeure une tâche de la Confédération. Et les routes nationales ne sauraient être une tâche mixte, cofinancée par les cantons - par certains d'entre eux seulement, ceux qui ont à l'évidence des routes à intégrer dans le réseau des routes nationales.

L'accord trouvé entre les cantons et la Confédération sur le financement de la contribution de certains cantons doit être réglé dans la loi, et uniquement dans la loi. Cet accord, que nous devons respecter, ne doit pas être élevé au rang d'une disposition constitutionnelle. Cela équivaut à bétonner un cofinancement pour des décennies, un cofinancement qui se comprend aujourd'hui dans le cadre ponctuel du financement de la reprise des 400 kilomètres de routes principales, financement qui a connu un premier échec en votation populaire lors du refus d'augmenter le prix de la vignette autoroutière.

D'autre part, inscrire dans la Constitution - c'est-à-dire graver dans le marbre - le principe d'une participation, qui plus est indexée, des cantons pour l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales, pose pour le moins la question du respect de l'égalité de traitement - alors que les investissements ô combien plus importants dans le trafic d'agglomération ne bénéficient d'aucune contribution financière inscrite dans la Constitution de la part des cantons sites.

Les contributions fédérales d'ailleurs ne doivent pas se limiter au trafic d'agglomération. La Confédération se doit d'apporter une réponse convaincante aux problèmes routiers pour l'ensemble des régions du pays. Avec le projet FORTA, elle le fait parfaitement pour les grands axes et les agglomérations; par contre dix ans après le plan sectoriel des transports, FORTA ne propose qu'une réponse très partielle au défi des routes des autres régions du pays. Des moyens conséquents doivent aussi être investis dans ces routes.

Mais le problème qui me préoccupe tout particulièrement est l'inscription dans la Constitution fédérale de la contribution de certains cantons au financement du projet FORTA, en compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales. Cette disposition, qui est d'ailleurs

AB 2016 S 186 / BO 2016 E 186

contraire aux principes de la RPT, ne concernerait que certains cantons. En effet, l'introduction d'une disposition dans la Constitution fédérale obligerait à long terme, pour ne pas dire irrémédiablement, certains cantons, c'est-à-dire ceux qui cèdent des routes, à prévoir un cofinancement d'une tâche essentiellement du ressort de la Confédération et créerait deux catégories de routes nationales. Finalement, il y aurait les routes nationales du réseau existant, et il y aurait les routes nationales nouvellement introduites.

En ce qui concerne l'article 86 alinéa 2 lettre h de la Constitution, le fait que la référence à la contribution des cantons soit nécessaire dans la Constitution est contesté. La contribution des cantons pour l'intégration des nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales est très bien réglée à l'article 5 de la loi concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière. C'est bien dans cette loi qu'elle a sa juste place.

L'article 86 alinéa 2 lettre f prévoit que le FORTA soit alimenté par d'autres moyens affectés par la loi et en lien



avec la circulation routière. Cette lettre est suffisante pour fonder, légalement, dans la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales, la participation de certains cantons à l'extension du réseau des routes nationales.

Je rappelle qu'en 2012 le Conseil fédéral estimait qu'aucune modification législative n'était nécessaire pour instaurer une participation cantonale de 30 millions de francs. Aujourd'hui, il nous est demandé de modifier la Constitution. Je propose donc de biffer, à la lettre h: "et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales".

Le cofinancement de l'extension du réseau par les cantons demeure, mais avec une base légale suffisante. Les routes nationales sont une tâche fédérale, et il serait particulièrement malvenu d'en faire une tâche mixte en introduisant un cofinancement cantonal permanent et inscrit dans la Constitution. L'introduction d'un cofinancement cantonal de 60 millions de francs est un élément lié à la présente extension du réseau et n'est pas une règle constitutionnelle.

Je vous prie donc de bien vouloir soutenir ma proposition, qui ne modifie en rien le financement prévu par le projet, ni la contribution des cantons, mais qui est certainement beaucoup plus conforme à notre architecture juridique.

J'ai entendu la déclaration du président. Je constate que, effectivement, la commission n'a pas pu débattre de la problématique relative à la place réelle à donner dans notre ordre juridique à l'accord entre cantons et Confédération. Sur la base de sa déclaration, je retire ma proposition, dans l'espoir que la commission du Conseil national se penche sur cette problématique.

Engler Stefan (C, GR): Nachdem Kollege Fournier uns hier auf die Möglichkeit eines Missverständnisses bei der Interpretation dieser Bestimmung aufmerksam macht, ist es zweckmässig, wenn sich der Zweitrat nochmals mit der Frage auseinandersetzt, was damit wirklich gemeint ist. Ich glaube nicht, dass das gemeint ist, was Kollege Fournier vermutet, dass es also zu einer neuen Mischfinanzierung käme. Es geht lediglich um die Abwicklung der Kompensation für diejenigen Kantone, die Hauptstrassen an das Nationalstrassennetz abgeben. Es geht darum, wie diese Kompensation im Umfang von 60 Millionen Franken erfolgt. Wir haben uns ja für das Modell 2 entschieden. Die Regeln sind an und für sich bekannt: Die Kantone, die Hauptstrassen abgeben, müssen sich das bei den Globalbeiträgen für die Hauptstrassen anrechnen lassen. Diejenigen Kantone, die auch noch Beiträge für Hauptstrassen im Berggebiet haben, werden sich zusätzlich dort eine Anrechnung gefallen lassen müssen. Am Schluss bleiben die nicht werkgebundenen Beiträge, die gekürzt werden. Und erst, wenn am Schluss noch ein Kompensationsdelta gibt, besteht eine Ausgleichspflicht bei denjenigen Kantonen, die von der Umwidmung profitieren.

Kollege Fournier hat aber zu Recht darauf aufmerksam gemacht, dass man das auch anders interpretieren könnte. Es könnte beispielsweise in der Verfassung der Freipass dafür geschaffen werden, dass in Zukunft von den Kantonen darüber hinaus noch Mittel in den Nationalstrassenfonds einbezahlt werden müssten. Ich bin deshalb auch der Meinung, dass es richtig ist, wenn der Zweitrat diese Sache nochmals genau anschaut und klärt, wie man die Beitragspflicht der Kantone verstehen muss, d. h., ob es wirklich lediglich um die Abwicklung der Kompensation geht.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Herr Ständerat Fournier, der Bund übernimmt jetzt immerhin unbefristet die Teilfinanzierung der Agglomerationsprogramme; heute sind sie im Infrastrukturfondsgesetz befristet. Auch die Beiträge an die Bergstrassen sind neu unbefristet, ohne dass es irgendeinen Kanton stört, dass der Bund diese jetzt unbefristet auch nach 2027 - das geltende Gesetz schreibt das bis 2027 vor - vornimmt.

Die 60 Millionen Franken hier sind das Angebot der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK). Nach Variante 2 war es eben wie folgt: In der Verfassung ist geregelt, dass den Kantonen die nichtwerkgebundenen Beiträge zustehen. Deshalb muss auf der gleichen Stufe, also auch auf Stufe Verfassung, geregelt werden, dass der Bund bei der Auszahlung die Kompensationsforderung in Abzug bringen wird. Das hat Herr Ständerat Engler zu Recht gesagt. Es ist effektiv eine Folge des Kompensationsmodells 2. Wir können das dann aber nochmals im Nationalrat erläutern. Aus unserer Sicht - auch das Bundesamt für Justiz hat das nochmals angeschaut - ist das absolut korrekt. Wenn man Ihren Antrag annehmen würde, hätte das zur Konsequenz, dass die Kantone nur noch 32 Millionen Franken bezahlen würden. Ich nehme nicht an, dass das Ihr Ziel ist.

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition Fournier à l'alinéa 2 lettre h a été retirée.

Abstimmung - Vote





Für den Antrag der Mehrheit ... 28 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit ... 12 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Abs. 4 - Al. 4

Germann Hannes (V, SH): Ich habe es eingangs bereits erwähnt: Ich möchte, dass 60 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e der Spezialfinanzierung gutgeschrieben werden. Wie gesagt, mit dieser Bestimmung sollen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr neben der bisherigen Mittelzuteilung weitere 10 Prozent des Ertrags aus der Mineralölsteuer zugewiesen werden, was wiederum einer zusätzlichen Einlage von jährlich 290 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer entspricht. Diese zusätzliche Einlage soll dem verstärkten Engagement der Kantone und der Gemeinden, bedarfsgerechte und leistungsfähige Strassen zur Verfügung zu stellen, entgegenkommen. Das ist auch für unsere ländlichen Regionen, für das Tourismusgebiet Schweiz von grosser Bedeutung. Ich finde es mehr als gerechtfertigt.

Wir haben verschiedentlich darauf hingewiesen, dass ein Grossteil des Strassennetzes im Besitz der Kantone und der Gemeinden ist. Auch wertmässig macht dies im Übrigen fast 75 Prozent des gesamten Schweizer Netzes aus. Die Zuweisung aus Mitteln, die den Automobilisten entzogen werden, ist in dieser Hinsicht völlig ungenügend.

Mein Antrag zu Absatz 4 brächte eine wesentliche Verbesserung. Ich bitte Sie deshalb, ihm zu folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie, den Einzelantrag Germann abzulehnen. Erstens haben wir eine klare Zuständigkeitsordnung: Bund - Nationalstrassen, Kantone - Kantonsstrassen, Gemeinde - Gemeindestrassen. Diese finanzielle Verantwortung hat sich bewährt, an der gilt es

AB 2016 S 187 / BO 2016 E 187

festzuhalten. Das wurde mit dem NFA so bestätigt. Der Bund leistet trotzdem seine Beiträge an kantonale Hauptstrassen, auch an kantonale Bergstrassen oder an die Agglomerationsprogramme - auch dies ist so vorgesehen.

Ihr Antrag, Herr Germann, wäre einfach eine Problemverschiebung. Sie entziehen dem Bundeshaushalt noch mehr Geld, haben entsprechend keine Lösung parat, wie es dann in finanzieller Hinsicht für die Landwirtschaft und für die Bildung aussieht. Es besteht überall dort, wo wir wie in diesen Bereichen ungebundene Ausgaben haben, immer die Herausforderung zu entscheiden, ob dieses Geld dort zu kompensieren wäre. Ich glaube, mit dem Antrag, 60 Prozent der Mineralölsteuer künftig zweckgebunden für die Strasse einzusetzen, ist das Mass voll. Ihr Antrag ist nicht lösungsorientiert, sondern stellt einfach eine Umverteilung dar, was wir von Ihnen sonst ja nicht gewohnt sind.

Ich bitte Sie deswegen, diesen Antrag abzulehnen.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 34 Stimmen
 Für den Antrag Germann ... 2 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Abs. 5 - Al. 5

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition de la minorité I (Hêche) a été retirée.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
 Adopté selon la proposition de la majorité*

Abs. 6 - Al. 6

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: La minorité II (Wicki) rejette la disposition proposée par le Conseil fédéral, qui prévoit de pouvoir affecter une partie de l'impôt sur les véhicules automobiles au budget de la Confédération si des coupes budgétaires devaient avoir lieu. Le débat a en tout cas permis de tenir une discussion sur l'utilisation qui pourrait être faite par le Conseil fédéral de cet impôt en cas de difficultés financières.



La commission, par 8 voix contre 5, a clairement spécifié son rejet de la proposition défendue par la minorité II.

Wicki Hans (RL, NW): Wir haben es heute schon öfters gehört, dass einerseits das Ziel ja klar formuliert ist: Es gilt, die langfristige Sicherung der Finanzierung der Strasse jetzt zu erwirken. Andererseits möchten wir aber auch eine wirkungsvolle Alternative zur Milchkuh-Initiative, die im Juni 2016 zur Abstimmung gelangt, schaffen. In der eigentlichen Hauptabstimmung ging es ja um "höchstens 60 Prozent" oder "60 Prozent". Dort wurde klar gesagt, dass das Parlament einen Handlungsspielraum haben solle; mit den 10 Prozent kann man jetzt spielen. Aber jetzt auch noch bei den zukünftigen Sparmassnahmen des Bundes ein Instrument zu schaffen, mit dem die Mittelzuweisung an den Fonds zusätzlich reduziert werden kann, ist meines Erachtens etwas zu viel an Flexibilität.

Ich bin überzeugt, dass die Sparmassnahmen so sicher kommen werden wie das Amen in der Kirche. Hier jetzt eine Tür zu öffnen, welche die langfristige Sicherung der Finanzierung gefährdet, erachte ich als etwas schwierig. Gerade in schwierigen Zeiten sollten eben diese Strassengelder und unser Nationalstrassennetz gesichert sein, aber auch die Projekte der Agglomerationen sollten finanzierbar bleiben.

Ich bitte Sie, die Minderheit II zu unterstützen und dadurch auch die Planungssicherheit zu erhöhen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie hier nochmals, eine minimale Solidarität zum allgemeinen Bundeshaushalt unter Beweis zu stellen und der Mehrheit zu folgen.

Es ist ja so, dass das Parlament im Rahmen eines Sparpaketes entscheiden würde, ob auch auf den Strassenfonds zurückgegriffen würde; wenn es Ja sagen würde, wäre das limitiert. Insofern ist das auch wieder Ausdruck der Budgethoheit des Parlamentes. Wie ich schon gesagt habe, hätten wir ansonsten den ganzen Verkehrsbereich mit zwei Fonds im Trockenen. Das ist gegenüber anderen Bundesaufgaben schon nicht ganz fair.

Wenn ich daran erinnern darf: Ich konnte 2016, weil der Infrastrukturfonds liquide war, 160 Millionen Franken, glaube ich, beisteuern. Diese kommen ja irgendwann wieder zurück. Jetzt haben wir beim aktuellen Stabilisierungsprogramm auch gewisse Mittel von der Bahn, weil die Liquidität im Fonds vorhanden ist und baureife Projekte fehlen. Ich denke, es sind genau solche Möglichkeiten, die dem Parlament dann einen gewissen Ermessensspielraum lassen und ihm hier den Zugriff ermöglichen, doch immer nur unter Bedingungen und sofern es nötig ist.

Deshalb erachten wir das aus Sicht des Bundeshaushaltes für nötig, weshalb ich Sie bitte, auch hier der Mehrheit zuzustimmen.

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition de la minorité I (Hêche) est caduque.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 16 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen
 Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 87 Titel; 87b; 131 Abs. 2, 2bis

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 87 titre; 87b; 131 al. 2, 2bis

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 196

Antrag der Kommission

Ziff. 3 Titel; Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates




Abs. 2ter

Der Betrag nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g gilt zwei Jahre nach Inkrafttreten von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g. Davor beträgt er maximal 5 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e.

Antrag Hefti
Abs. 2ter

... Davor beträgt er 5 Prozent des Reinertrages ...

Art. 196
Proposition de la commission
Ch. 3 titre; al. 2, 2bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2ter

Le montant visé à l'article 86 alinéa 2 lettre g s'applique deux ans après l'entrée en vigueur dudit article. Avant cette échéance, il s'élève au maximum à 5 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'article 131 alinéa 1 lettre e.

Proposition Hefti
Al. 2ter

... Avant cette échéance, il s'élève à 5 pour cent du produit net ...

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

AB 2016 S 188 / BO 2016 E 188

Ziff. II
Antrag der Mehrheit
Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe h und Absatz 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.

Antrag der Minderheit I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe i und Absatz 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.

Ch. II
Proposition de la majorité
Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur l'article 86 alinéa 2 lettre h, et alinéa 3 lettre g deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Proposition de la minorité I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur l'article 86 alinéa 2 lettre i, et alinéa 3 lettre g deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.



*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
 Adopté selon la proposition de la majorité*

*Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble
 (namentlich – nominatif; 15.023/1309)
 Für Annahme des Entwurfes ... 30 Stimmen
 Dagegen ... 8 Stimmen
 (4 Enthaltungen)*

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr 2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

*Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates*

Titre et préambule, art. 1

*Proposition de la commission
 Adhérer au projet du Conseil fédéral*

Angenommen - Adopté

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

... erforderlichen Mobilität in allen Landesteilen.

Abs. 1bis

Bei der Investitionsplanung werden die Kantone ausgewogen berücksichtigt.

Abs. 2

...

e. die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen einbezieht.

Antrag der Minderheit

(Janiak, Graber Konrad, Häberli-Koller, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2 Bst. e

Streichen

Art. 2

Proposition de la majorité

Al. 1

... des déplacements exigés par une société et une économie compétitives dans toutes les régions du pays.

Al. 1bis

La planification des investissements tient compte des cantons de manière équilibrée.

Al. 2

...

e. inclut l'amélioration de la desserte des régions de montagne et des régions touristiques.

Proposition de la minorité

(Janiak, Graber Konrad, Häberli-Koller, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2 let. e

Biffer



Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Par 7 voix contre 6, les besoins financiers des cantons alpins et touristiques ont été reconnus par la commission. La majorité de la commission recommande de ne prendre en compte que l'entretien et le développement des routes nationales. Monsieur Engler a rappelé qu'avec l'article constitutionnel que nous venons de voter, c'est "tout le pays" qui doit être dûment entretenu et équipé, et en particulier les régions touristiques et de montagne. C'est en cela que la majorité de la commission a demandé à ce qu'on fasse une modification du projet du Conseil fédéral.

Janiak Claude (S, BL): Buchstabe e betrifft sicher kein wahnsinnig zentrales Anliegen dieser Vorlage, aber irgendwie passt dieses Anliegen hier nicht hinein. Wir sprechen ja über den NAF, und jetzt will man hier auch noch eine Tourismusdebatte führen. Ich denke, das ist einfach der falsche Ort, um auch noch diesen Punkt aufzunehmen. Deshalb haben wir den Antrag gestellt, Buchstabe e zu streichen. Sie haben gehört, wie die Mehrheitsverhältnisse in der Kommission waren. Der Entscheid war knapp. Aber diese Bestimmung hat in diesem Gesetz eigentlich nichts zu suchen.

Engler Stefan (C, GR): Die Formulierung stammt eins zu eins aus Artikel 48a des Eisenbahngesetzes und ist damit an die Fabi-Vorlage angelehnt. Sie soll zum Ausdruck bringen, dass die Mehrheit auch die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen in die Ansichten, wie die Mittel eingesetzt werden, mit einbezogen haben möchte. Die Mehrheit lehnt sich damit auch an das Kriterium unter Buchstabe d an, wonach beim Einsatz der Mittel aus dem Nationalstrassenfonds die Koordination mit der Siedlungsentwicklung beachtet werden muss.

Mir geht es nicht einmal um Ausbauten, Herr Kollege Janiak, mir geht es in erster Linie um den Unterhalt der bestehenden Nationalstrassen in unseren Gebieten. Darüber sind wir uns alle einig: dass nämlich Infrastrukturen, Verkehrsinfrastrukturen - ob es sich nun um die Eisenbahn oder um die Strasse handelt - immer auch eine Klammer- und eine Kohäsionsfunktion haben, die volkswirtschaftlichen Nutzen stiften sollen.

Fatal wäre es, wenn Mittel für Nationalstrassen nach rentablen Gebieten und weniger rentablen Gebieten priorisiert würden. Ich habe Verständnis dafür, dass Kosten-Nutzen-Überlegungen eine Rolle spielen sollen. Wo viel Verkehr ist, ist auch der Nutzen meistens grösser. Bauen im Gebirge, in den Bergen und dort die Nationalstrassen auch unterhalten ist zwar aufwendiger, aber gleichermassen notwendig.

Nochmals: Die Formulierung von Buchstabe e entspricht eins zu eins der Formulierung von Artikel 48a des

AB 2016 S 189 / BO 2016 E 189

Eisenbahngesetzes als Ausführungsgesetzgebung zur Fabi-Vorlage, mit der auch gesagt wurde, wo der Bund Eisenbahninfrastrukturen baut, unterhält und betreibt.

Eberle Roland (V, TG): Bei aller Sympathie für das Berggebiet - ich denke, wir sind immer wieder solidarisch, auch gegenüber unseren Berg- und Tourismusregionen - glaube ich doch, dass dieser Vergleich mit dem Eisenbahngesetz hinkt. Im Tal- und Berggebiet fallen im Strassenbereich ja kommunale und kantonale Finanzierungsanteile an, was im Eisenbahnverkehr weit, weit weniger der Fall ist, mit Ausnahme einiger Privatbahnen. Ich sehe also eigentlich keinen Grund, hier eine weitere Bevorteilung des Berggebietes festzuschreiben. Ich habe bis heute nicht erlebt, dass die entsprechenden Nationalstrassen, die ins Berggebiet führen, vernachlässigt worden wären. Ich meine auch, dass man im Bereich des NFA mit dem geografisch-topografischen Lastenausgleich auch dafür sorgt, dass die entsprechenden Anteile für die Bergstrassen bedeutend stärker berücksichtigt sind.

Unter diesen Aspekten und auch ordnungspolitisch macht es, denke ich, Sinn, wenn wir hier der Minderheit folgen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bitte Sie auch, der Minderheit Janiak zu folgen. Der Zweckartikel ist juristisch ja eigentlich nicht nötig. Er ermöglicht eine Gesamtsicht. Wir verankern - man vergisst das leicht - in Artikel 83 der Verfassung jetzt einen Auftrag. Es gibt sogar eine eigene Kategorie für die Bundesbeiträge für Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen; diese Beitragskategorie ist also verankert. Deshalb ist die diesbezügliche Bestimmung im Zweckartikel völlig unnötig. Es braucht dazu keine zusätzliche Bestimmung. Das wäre eigentlich eine Überregulierung, die nicht mehr als einen symbolischen Stellenwert hätte.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 14 Stimmen





(0 Enthaltungen)

Art. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

... Ist dies nicht der Fall, so beantragt er eine Anpassung von Abgaben gemäss Artikel 86 Absatz 2 BV.

Art. 4

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

... Dans le cas contraire, il propose une adaptation des redevances au sens de l'article 86 alinéa 2 Cst.

Angenommen - Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 6

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Ausgabenbremse - Frein aux dépenses

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/1311)

Für Annahme der Ausgabe ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission



Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Ausgabenbremse - Frein aux dépenses

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/1312)

Für Annahme der Ausgabe ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 8-13

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 14

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Er setzt dieses Gesetz unter Vorbehalt der Absätze 4, 5 und 6 gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Abs. 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5

Er setzt die Änderung von Artikel 5 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (Anhang Ziff. 4) zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Abs. 6

Er setzt die Änderung von Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 19. März 2010 über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Anhang Ziff. 5) zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

AB 2016 S 190 / BO 2016 E 190

Art. 14

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Il met en vigueur la présente loi, sous réserve des alinéas 4, 5 et 6, en même temps que l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Al. 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5

Il met en vigueur la modification de l'article 5 de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (annexe, ch. 4) deux





ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Al. 6

Il met en vigueur la modification de l'article 2 de la loi fédérale du 19 mars 2010 concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (annexe, ch. 5) deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen - Adopté

Änderung anderer Erlasse Modification d'autres actes

Ziff. 1

Antrag der Mehrheit

Art. 12 Abs. 2

... beträgt 340 Franken ...

Art. 12d

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Art. 12 Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 48a Titel

Übergangsbestimmung

Art. 48a Text

Der Betrag nach Artikel 12 Absatz 2 gilt ab Inkrafttreten von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe i und Absatz 3 Buchstabe g der Bundesverfassung. Davor beträgt er 340 Franken je 1000 Liter bei 15 Grad Celsius, sofern sich die in Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe a des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) genannte Bedingung erfüllt hat.

Ch. 1

Proposition de la majorité

Art. 12 al. 2

... s'élève à 340 francs ...

Art. 12d

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Hêche, Janiak, Rechsteiner Paul, Savary)

Art. 12 al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Art. 48 titre

Disposition transitoire

Art. 48 texte

Le montant visé à l'article 12 alinéa 2 s'applique avec l'entrée en vigueur de l'article 86 alinéa 2 lettre i, et alinéa 3 lettre g de la Constitution. Avant l'entrée en vigueur, il s'élève à 340 francs par 1000 litres à 15 degrés Celsius, pour autant que la condition mentionnée à l'article 14 alinéa 4 lettre a de la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'amélioration (LFORTA) soit remplie.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 2

Antrag der Kommission





Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Ziff. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

mit Ausnahme von:

Art. 11a Abs. 1

... ausgebaut. Der Bundesrat berücksichtigt dabei insbesondere das Programm (Module 1-4) für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz.

Ch. 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

Art. 11a al. 1

... stratégique. A cet égard, le Conseil fédéral tient compte en particulier le programme (modules 1 à 4) d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales.

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Ersatz eines Ausdrucks; Titel; Ingress; Art. 1; 2; Gliederungstitel vor Art. 3; Art. 3; 4 Abs. 1-3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 remplacement d'une expression; titre, préambule; art. 1; 2; titre précédant l'art. 3; art. 3; 4 al. 1-3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 5

Antrag der Kommission

Titel

Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken

Abs. 1

Dem Fonds nach Artikel 86 Absatz 1 der Bundesverfassung werden zur Kompensation von Mehraufwendungen für die vom Bund mit Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz übernommenen Strecken jährlich Mittel in Höhe von 60 Millionen Franken zugewiesen.

Abs. 2

Die Mittel sind durch die Kantone aufzubringen, welche Strassen an den Bund abtreten. Ihr Anteil wird gestützt auf die übernommenen Strecken berechnet.

Abs. 3

Die Mittel nach Absatz 1 werden wie folgt erbracht:

- a. aus der von der Bundesversammlung mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag vorgenommenen anteilmässigen Kürzung bei den Beiträgen an die Kosten für Hauptstrassen, die Kürzung orientiert sich an den abgetretenen Hauptstrassen;
- b. die zur Erreichung noch fehlenden Mittel sind aufzubringen, indem die Auszahlung der nichtwerkgebundenen Beiträge bei den betroffenen Kantonen im entsprechenden



AB 2016 S 191 / BO 2016 E 191

Umfang gekürzt und eine verbleibende Kompensationsforderung des Bundes in Rechnung gestellt wird.

Abs. 4

Der Betrag nach Absatz 1 erhöht sich im gleichen Verhältnis wie die Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen.

Ch. 4 art. 5

Proposition de la commission

Titre

Compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales

Al. 1

Des ressources annuelles de 60 millions de francs sont affectées au fonds conformément à l'article 86 alinéa 1 de la Constitution afin de compenser les dépenses supplémentaires pour les tronçons repris par la Confédération à la suite de la mise en vigueur de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Al. 2

Ces ressources sont financées par les cantons qui cèdent des routes à la Confédération. Leur quote-part est calculée sur la base des tronçons repris.

Al. 3

Les ressources prévues à l'alinéa 1 sont obtenues de la manière suivante:

a. via la réduction proportionnelle des contributions aux coûts pour les routes principales opérée par l'Assemblée fédérale dans le cadre de l'arrêté fédéral sur le budget, sachant que ladite réduction se fonde sur les routes principales cédées;

b. si les moyens prévus à la lettre a sont insuffisants, les ressources manquantes sont financées par une diminution équivalente des contributions au financement de mesures autres que techniques versées aux cantons concernés et par la facturation de la compensation restante exigée par la Confédération.

Al. 4

Le montant énoncé à l'alinéa 1 augmente dans les mêmes proportions que les contributions aux coûts pour les routes principales.

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 8 Abs. 3, 4; 9 Abs. 2; 13 Abs. 3; 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 8 al. 3, 4; 9 al. 2; 13 al. 3; 14

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 15

Antrag der Mehrheit

Titel

Härtefallbeitrag

Text

Der Bund kann grosse Sanierungen und Wiederherstellungen von Pässstrassen von nationaler Bedeutung (im Sinne von Art. 12), die einen Kanton finanziell unverhältnismässig belasten, mit einem Beitrag unterstützen.

Antrag der Minderheit

(Engler, Baumann, Hêche, Janiak)

Text

... Wiederherstellungen und Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Pässstrassen von nationaler Bedeutung ...


Ch. 4 art. 15
Proposition de la majorité
Titre

Contribution pour cas de rigueur

Texte

Lorsque les travaux de rénovation et de réfection de routes de cols d'importance nationale (au sens de l'art. 12) grèvent de manière disproportionnée les finances d'un canton, la Confédération peut octroyer une contribution à ce dernier.

Proposition de la minorité

(Engler, Baumann, Hêche, Janiak)

Texte

... (au sens de l'art. 12) ainsi que la mise en oeuvre de mesures visant à renforcer la sécurité grèvent de manière disproportionnée ...

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: C'est un peu le même thème que celui que nous avons débattu précédemment, à savoir l'attention spécifique à porter aux routes cantonales. En particulier, si les travaux de rénovation et de réfection de routes de cols d'importance nationale grèvent de manière disproportionnée les finances d'un canton, la Confédération peut octroyer une contribution à ce dernier pour les projets proposés. Par 6 voix contre 6 avec la voix prépondérante du président, la commission a repoussé la proposition défendue par la minorité Engler. Je pense en toute bonne conscience qu'il est légitime de soutenir les régions de montagne tout en déclarant mes intérêts, à savoir que j'ai quelques intérêts dans les régions de montagne, en particulier dans mon canton et dans les Alpes vaudoises.

Engler Stefan (C, GR): Die Anträge der Mehrheit und der Minderheit unterscheiden sich lediglich in einer Frage, nämlich wofür im Härtefall Mittel für Passstrassen gesprochen werden können. Im Unterschied zur Mehrheit will die Minderheit auch die Möglichkeit für Beiträge zur Erhöhung der Sicherheit von Passstrassen von nationaler Bedeutung schaffen.

Vielleicht muss man das Thema etwas in den gesamten Finanzierungszusammenhang im Strassenwesen einbetten. Wir richten heute den NAF für die Nationalstrassen und für den Agglomerationsverkehr ein und sichern damit auf lange Frist die Finanzierung aller baulichen und betrieblichen Bedürfnisse dafür. Daneben unterstützt der Bund über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr die Kantone in ihrer Aufgabe, die Hauptstrassen zu betreiben, zu unterhalten und auch auszubauen. Zwischen die Maschen fallen aufwendige Einzelobjekte in jenen Kantonen mit Passstrassen von nationaler Bedeutung. Wir sprechen also nicht von jedem Übergang, sondern nur von Passstrassen von nationaler Bedeutung. Im Gebirge zu bauen ist teurer, als es im Mittelland der Fall ist. Die Gebirgskantone sind deshalb schnell überfordert, wenn sie grosse Einzelobjekte zu finanzieren zu haben. Das Thema der schwer finanzierbaren Einzelobjekte war übrigens auch ein Thema bei der Einführung des neuen Finanzausgleichs. Man hat auf eine entsprechende Regelung verzichtet, weil man keine intelligente Lösung dafür gefunden hat und deshalb die zweckfreie Bestimmung der Hauptstrassengelder vorzog. In der Zwischenzeit sieht man aber, dass in diesem Bereich eine Lücke besteht, nämlich bei der Finanzierung von Objekten, die sehr teuer sind, die aber notwendig sind, um die Sicherheit von Passübergängen aufrechterhalten zu können. Hier möchte die Minderheit - und die Mehrheit an und für sich auch - eine Möglichkeit aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr schaffen. Es braucht also nicht mehr Geld, es wird dafür auch kein Geld aus dem NAF beansprucht. Aber es würde im Hauptstrassenbereich eine spezielle Möglichkeit für Beiträge an Passstrassen geschaffen.

Ich möchte Sie noch bitten, Artikel 8 Absätze 3 und 4 dieser Gesetzesvorlage zu lesen. Dort wird mit dem Entwurf des Bundesrates die Möglichkeit geschaffen, kantonale Wünsche im Bereich der Nationalstrassen mit zu

AB 2016 S 192 / BO 2016 E 192

subventionieren, und zwar im Umfang von 30 bis 60 Prozent. Wenn also Kantone in Bezug auf eine Nationalstrasse zusätzliche Wünsche hinsichtlich des Komforts oder des baulichen Standards haben, dann beteiligt sich der Bund an 30 bis 60 Prozent der Kosten. In Analogie dazu würden die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit solcher Passstrassen von nationaler Bedeutung zusätzlich unterstützt.

Ich bitte Sie also, hier den Antrag der Minderheit zu unterstützen, die lediglich in einem Punkt etwas mehr Raum schafft als die Mehrheit: Es sollen auch Sicherheitsmassnahmen in den Genuss eines Härtefallbeitrags kommen können. Beim Thema Sicherheit, also etwa beim Schutz vor Steinschlägen und vor Rufen, geht es



beispielsweise um teure Galerien. Das überfordert die Kantone im Rahmen der nichtzweckgebundenen Mittel, die sie als Globalbeiträge für das ganze Netz erhalten, um solche notwendigen Infrastrukturen zu realisieren.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: J'ai oublié de dire que nous n'étions pas d'accord avec le Conseil fédéral, mais Madame la conseillère fédérale Leuthard va le dire. Il s'agit d'un article supplémentaire que nous avons ajouté. Les avis divergent au sein de la commission sur l'utilité de mentionner dans la disposition les mesures de sécurité. De l'avis de la majorité, cette mention est superficielle et il convient de la supprimer. Le Conseil fédéral ne partage pas, et de loin pas, l'avis de la majorité ni celui de la minorité de la commission. Je devance ainsi les propos de Madame la conseillère fédérale Leuthard.

Le président (Comte Raphaël, président): Nous allons écouter Madame la conseillère fédérale Leuthard nous le dire elle-même et nous confirmer vos propos, Monsieur le rapporteur!

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin, glaube ich, in diesem Saal momentan die einzige Verfechterin des Finanzausgleichs und einer sauberen Finanzpolitik. Es ist natürlich schon so, dass diese Pässstrassen nicht ins System passen. Ob jetzt gemäss der Mehrheit oder der Minderheit - Sie würden für zusätzliche Subventionen plädieren und damit auch die klare Zuständigkeit für die Strassenausgaben gemäss NFA aushöhlen. Sie als Ständeräte!

Erstens haben wir die Bundesbeiträge an die Kantone für die Hauptstrassen hier im Gesetz ja schon verankert; dabei berücksichtigen wir die Höhenlage und auch den Bergstrassencharakter bereits. Zweitens und jetzt noch unbefristet gibt es die Beiträge des Bundes an Hauptstrassen in Berggebieten. Ich habe eine ganze Liste von Pässstrassen, die heute schon subventionsberechtigte Hauptstrassen sind. Nehmen wir Strasse auf die Schwägalp, die wir ja auch für die Schwingfeste brauchen. Dorthin führt eine subventionsberechtigte Hauptstrasse, eine Pässstrasse. Im Gebiet des Kantons Graubünden, Herr Ständerat Engler, haben wir eine ganze Reihe von subventionsberechtigten Hauptstrassen - vom Flüelapass über den Malojapass zum Julierpass. Den Julierpass übernehmen wir jetzt mit dem Netzbeschluss sogar noch ins Nationalstrassennetz. Im Kanton Bern haben wir den Grimselpass, den Sustenpass, den Jaunpass, den Saanenmöserpass - eine ganze Liste von sogenannten Pässstrassen, die kantonale Strassen sind, an die aber der Bund Beiträge bezahlt.

Jetzt möchte ich noch wissen, was der Unterschied ist zwischen diesen Pässstrassen und einer "Pässstrasse von nationaler Bedeutung" gemäss Artikel 15, das müssten Sie mir dann irgendwann einmal definieren.

Dann würde ich noch gerne wissen, wie wir diese Beiträge definieren und wie viel es kosten darf. Das muss ich einfach sagen: Wir sind jetzt wirklich grosszügig mit den Beiträgen an die Hauptstrassen der Kantone, bei denen der Bergstrassencharakter bereits eine Rolle spielt; zusätzlich verankern wir unbefristete Beiträge für die Hauptstrassen in den Berggebieten. Hier bitte ich Sie jetzt einfach, diese Rollenzuteilung NFA-konform zu respektieren. Wir leisten unsere Beiträge, das funktioniert gut, und deshalb bin ich hier jetzt wirklich auch strikt - einerseits aus finanzpolitischen Gründen, aber andererseits einfach auch, weil wir den NFA haben. Ich habe das Gefühl, dass Sie diesen NFA in jeder Session aufweichen, mindestens wenn es zugunsten der Berggebiete ausfällt. Bei aller Liebe zu den Berggebieten - das ist jetzt auch wieder so eine Überbeanspruchung des Föderalismus, eine Überbeanspruchung der Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Strassen. Deshalb bitte ich Sie hier, sowohl den Mehrheits- als auch den Minderheitsantrag abzulehnen und beim Entwurf des Bundesrates zu bleiben.

Le président (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral propose de biffer l'article 15 du chiffre 4.

Erste Abstimmung - Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit ... 17 Stimmen
 (4 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung - Deuxième vote

Für den Antrag des Bundesrates ... 21 Stimmen
 Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen
 (1 Enthaltung)

Ziff. 4 Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates




Antrag der Minderheit

(Janiak, Français, Hêche, Rechsteiner Paul, Savary)

Abs. 2

... zugunsten des Strassenverkehrs, des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, von Tram- und Metrobahnen sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie ...

Ch. 4 art. 17a
Proposition de la majorité
Al. 2, 2bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Janiak, Français, Hêche, Rechsteiner Paul, Savary)

Al. 2

... routière, des transports routiers publics, des transports en tram et métro, ainsi que de la mobilité douce, si elles permettent ...

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Cet article a fait l'objet d'un débat, mais je précise qu'il y a un certain malentendu dans l'interprétation du texte proposé par le Conseil fédéral. En effet, la cheffe de l'Office fédéral du développement territorial a bien précisé que les projets ferroviaires qui concernent le RER, par exemple, seront pris en compte dans le cadre du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et non par le FORTA. L'objectif de l'article 17a est de promouvoir un système de transport intégré, efficace et durable, tant de la route que des transports publics.

La commission a pris sa décision par 8 voix contre 5.

Janiak Claude (S, BL): Ich habe diesen Antrag, der nun als Minderheitsantrag vorliegt, gestellt, der einem Anliegen der BPUK und der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs entsprach. Es ging um die Frage, ob damit die bundesrätliche Fassung präzisiert werden könnte, sofern diese Aufzählung wirklich nötig wäre.

Die Formulierung im bundesrätlichen Entwurf nennt den Schienenverkehr als abgeltungsberechtigt und verwendet als Abgrenzung das Kriterium "soweit ... und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist". Damit wird gesagt, dass nur jene Projekte unterstützt werden können, welche nicht unter die Kategorie BIF fallen. Es können sich dabei aber eben Abgrenzungsfragen stellen.

Der Kommissionspräsident hat mit seiner Erklärung von vornhin dem Anliegen eigentlich entsprochen. Wenn dem so ist

AB 2016 S 193 / BO 2016 E 193

und Frau Bundesrätin Leuthard dies auch noch bestätigt, könnte ich den Antrag meiner Minderheit allenfalls zurückziehen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich glaube, es war richtig, dass man auch in der Kommission nochmals über dieses Anliegen diskutiert hat. Aber wir meinen tatsächlich, dass die Definition nicht nötig ist. Der Entwurf des Bundesrates ist klar: Ab der dritten Generation kann bei Agglomerationsprojekten eine Mitfinanzierung von Projekten des Schienenverkehrs nur dann erfolgen, wenn eine Finanzierung durch andere Bundesmittel, namentlich aus dem BIF, ausgeschlossen ist. Wir haben also inskünftig diese Separierung: Was schienenseitig ist, wird auf dem BIF finanziert, und für den strassenseitigen Teil bleiben dann noch diese "Trämlis", die aus dem NAF finanziert werden.

Das ist aus unserer Sicht in der Botschaft klar festgehalten, aber wir sagen es auch gerne nochmals hier im Plenum für das Amtliche Bulletin. Aus unserer Sicht ist deshalb das Problem zwar richtig erkannt, aber wir glauben, dass die Definition hier nicht mehr nötig ist.

Le président (Comte Raphaël, président): La proposition de la minorité Janiak a été retirée.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité
Ziff. 4 Art. 17b Abs. 2



Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 17b al. 2
Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Art. 17d Abs. 4
Antrag der Kommission

Dabei ist eine angemessene Berücksichtigung aller Landesteile sowie auch kleinerer und mittlerer städtischer Gebiete und Hauptorte anzustreben.

Ch. 4 art. 17d al. 4
Proposition de la commission

Toutes les régions du pays, y compris les zones urbaines de petite taille et de taille moyenne et les chefs-lieux, sont prises en considération de manière équitable.

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Art. 17e
Antrag der Kommission

Abs. 1

... die aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr finanziert werden. (Rest streichen)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 17e
Proposition de la commission

Al. 1

... financées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. (Biffer le reste)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Art. 17f
Antrag der Kommission

Die im Voranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen orientieren sich an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9 bis 12 Prozent der im Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr geplanten Ausgaben.

Ch. 4 art. 17f
Proposition de la commission

Les contributions inscrites au budget et destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations se fondent sur les crédits d'engagement correspondants et représentent en général entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Art. 37 Abs. 2; Gliederungstitel vor Art. 37a; Art. 37a Abs. 1 Einleitung; 38 Abs. 2
Antrag der Kommission



Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 4 art. 37 al. 2; titre précédant l'art. 37a; art. 37a al. 1 introduction; 38 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Ziff. 5

Antrag der Kommission

Titel

5. Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)

Art. 2

Die Abgabe wird für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse (abgabepflichtige Nationalstrassen) gemäss Bundesbeschluss vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz erhoben.

Ch. 5

Proposition de la commission

Titre

5. Loi fédérale concernant la redevance pour l'utilisation des routes nationales (Loi sur la vignette autoroutière, LVA)

Art. 2

La redevance est perçue pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classes (routes nationales soumises à la redevance) définies par l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Angenommen - Adopté

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/1315)

Für Annahme des Entwurfes ... 31 Stimmen

Dagegen ... 5 Stimmen

(2 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

3. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

AB 2016 S 194 / BO 2016 E 194

Art. 2 Abs. 2




Antrag der Kommission

Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ...

Art. 2 al. 2
Proposition de la commission

Le Conseil fédéral met en vigueur le présent arrêté deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ...

Angenommen - Adopté

Ziff. II, III
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II, III
Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Anhang - Annexe
Liste der schweizerischen Nationalstrassen
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
mit Ausnahme von:

N1

St. Gallen (Kreuzbleiche)-St. Gallen (Klasse 2)

N2

-Gotthardtunnel-Bellinzona

-Lugano-Chiasso

(Frontiera)

Göschenen-Gotthardpass- (3)

Motto-Bartola

Motto-Bartola-Airolo (2)

N4

Thayngen (Grenze)-Mutzentäli (2)

Zürich-West (N3)-Blegi-Rütihof-Küssnacht (1)

Küssnacht-Brunnen (Süd) (2)

Brunnen (Süd)-Tunnelportal (3)

Flüelen

N11

Zürich-Kloten

Zürich-Nord-Kloten-Süd (1)

N18

Delémont-Est (N16)-Westportal Eggfluetunnel (3)

Eggfluetunnel (2)

Ostportal Eggfluetunnel-Aesch/BL (3)

Liste des routes nationales suisses
Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

à l'exception de:

N1

St. Gallen (Kreuzbleiche)-St. Gallen (Classe 2)

N2




-Gotthardtunnel-Bellinzona
 -Lugano-Chiasso
 (Frontiera)
 Göschenen-Gotthardpass- (3)
 Motto-Bartola
 Motto-Bartola-Airolo (2)
 N4
 Thayngen (Grenze)-Mutzentäli (2)
 Zürich-West (N3)-Blegi-Rütihof-Küssnacht (1)
 Küssnacht-Brunnen (Süd) (2)
 Brunnen (Süd)-Tunnelportal (3)
 Flüelen
 N11
 Zürich-Kloten
 Zürich-Nord-Kloten-Süd (1)
 N18
 Delémont-Est (N16)-Westportal Eggfluetunnel (3)
 Eggfluetunnel (2)
 Ostportal Eggfluetunnel-Aesch/BL (3)

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je me permets d'intervenir puisque plusieurs questions m'ont été posées sur l'interprétation à donner à la liste des routes nationales suisses. Il faut lire le document comme suit: c'est le tableau découlant de la décision du 10 décembre 2012 contre l'entrée en vigueur. Si vous adoptez le projet, cela entrera évidemment en vigueur. A cela s'ajouteront les projets complémentaires de la colonne de droite qui contient les propositions de la commission du Conseil des Etats. A cet égard, il n'y a pas de divergence. En effet, nous sommes tous d'accord sur les compléments à apporter à la liste des routes nationales suisses. Les différentes régions, en particulier le Tessin et Zurich, devraient donc être rassurées quant au contenu de la liste discutée en 2012.

La commission vous recommande d'accepter en bloc cette liste.

Angenommen - Adopté

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen

Antrag der Mehrheit

N17, N20

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Text

Diese Bewilligungen werden in Abweichung von Artikel 28 Absatz 3 NSG als gültig betrachtet, auch wenn ihre Geltungsdauer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz eigentlich abgelaufen ist.

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

Proposition de la majorité

N17, N20

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Texte

Ces autorisations sont considérées comme valables, en dérogation de l'article 28 alinéa 3 de LRN même si leur durée de validité a expiré au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es geht hier um einen Bundesgerichtsentscheid. Wir haben die Übernahme der drei Projekte - die Umfahrung Näfels, die Umfahrung Le Locle und die Umfahrung La Chaux-de-Fonds - beschlossen. Was die Umfahrung Näfels betrifft, hat das Bundesgericht im Herbst 2015 gesagt, dass die Bewilligungen verfallen würden - dies in Analogie zum Bundesrecht -, wenn nach fünf Jahren nicht mit dem Bau begonnen würde. Das wäre natürlich jetzt der Fall, weil diese Baubewilligung 2012 erteilt wurde. Deshalb



hat man das Vorliegende hier im Anhang des Netzbeschlusses entsprechend ergänzt. Das ist jetzt, denke ich, für die Glarner Ständeräte und für die Glarner Bevölkerung ein Hinweis, dass die Projekte mit dieser gesetzestechnischen Lösung also nicht verfallen werden, sodass das Verfahren nicht wiederholt werden müsste.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Il est vrai que cette disposition, telle qu'elle est proposée, correspond à la volonté matérielle de la commission, mais elle ne figurerait pas au bon endroit, puisqu'elle devrait être intégrée dans le

AB 2016 S 195 / BO 2016 E 195

projet 2. Nous proposons que le Conseil national apporte cette correction, ainsi que le souhaitait la proposition Fournier, qui a été retirée.

Angenommen - Adopté

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/1316)

Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

4. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds

4. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung, Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction, préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

... ein Gesamtkredit von 20,7572 Milliarden Franken (Preisstand 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) bewilligt.

Abs. 2

...

d. Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 1. Periode freigegeben: 757,2 Millionen; weitere Perioden gesperrt: 0; Total: 757,2 Millionen.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Un crédit global de 20,7572 milliards de francs ...

Al. 2

...

d. Contributions aux routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques: Allocation pour la première période: 757,2 millions; périodes suivantes bloqué: 0; Total: 757,2 millions.

Angenommen - Adopté




Ziff. II
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II
Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen - Adopté
Ziff. III
Antrag der Kommission

Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zwei Jahre nach Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr in Kraft.

Ch. III
Proposition de la commission

Le Conseil fédéral met en vigueur le présent arrêté deux ans après l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du ... sur la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen - Adopté
Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/1317)

Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Abschreibung - Classement
Antrag des Bundesrates

 Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
 gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

 Classer les interventions parlementaires
 selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen - Adopté



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:

- a. die Koordination der Verkehrsentwicklung mit den Energie- und Klimazielen der Schweiz, dem Schutz der Umwelt und den Grundsätzen der nachhaltigen Raum- und Siedlungsentwicklung;
- b. neue Entwicklungen im Bereich von Fahrzeugtechnologie und Verkehrsmanagement (inklusive kombinierter Verkehr) und ihre Auswirkungen auf die Ausgestaltung und die Dimension von Verkehrsinfrastrukturen;
- c. 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 Verfassungsstufe 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 Agglomerationsverkehrs fonds (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 Zauberlösung. 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 Staudie 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 interpeller 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 zehnpromtente 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 voudra 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 Mineralölsteuernzuschlag 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 Verstärkung 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 Mineralölsteuernzuschlages; 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 zweischneidiges 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, das 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 Pappentitel 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 Mineralölsteuerzuschlags 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-Altarmatt 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 Fehlanreizen, 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 Fünfliiterauto 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 le 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 Ausbausritten 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

**AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL**

Nationalrat • Sommersession 2016 • Zehnte Sitzung • 15.06.16 • 08h15 • 15.023
Conseil national • Session d'été 2016 • Dixième séance • 15.06.16 • 08h15 • 15.023



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



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**

Fortsetzung - Suite

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)

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

Block 1 (Fortsetzung) - Bloc 1 (suite)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Ich nutze Ihre Präsenz, um unserem Kollegen Jean-Paul Gschwind zu seinem gestrigen Sieg beim Parlamentsjass zu gratulieren. *(Beifall)*

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung; Art. 83; 85a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction; art. 83; 85a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté


Art. 86
Antrag der Mehrheit
Titel, Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

...

g. 10 Prozent des Reinertrages ...

...

Abs. 3-5

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 6

Streichen

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Abs. 2

...

b. Streichen

...

g. maximal 20 Prozent des Reinertrages ...

...

Abs. 5

... ausgewiesen und zur Bildung einer angemessenen Rückstellung, sind Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g statt dem Fonds zuzuweisen der Spezialfinanzierung gutzuschreiben.

Abs. 6

Erträge nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g können zur Minderung von Kürzungen ...

Antrag der Minderheit II

(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2 Bst. g

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit II

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)

Abs. 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 6

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit III

(Rytz Regula)

Abs. 2 Bst. g

Streichen

Art. 86
Proposition de la majorité
Titre, al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

...

g. 10 pour cent du produit net ...

...





Al. 3-5

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 6

Biffer

Proposition de la minorité I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Al. 2

...

b. Biffer

...

g. au plus 20 pour cent du produit net ...

...

Al. 5

... les revenus selon l'article 86 alinéa 2 lettre g sont à imputer sur le financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

Al. 6

Les revenus selon l'article 86 alinéa 2 lettre g peuvent ...

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2 let. g

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

AB 2016 N 1091 / BO 2016 N 1091

Proposition de la minorité II

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)

Al. 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 6

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité III

(Rytz Regula)

Al. 2 let. g

Biffer

Art. 196 Ziff. 3

Antrag der Mehrheit

Titel, Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2ter

Der Prozentsatz nach Artikel ... beträgt er 5 Prozent. (Rest streichen)

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Abs. 2ter

... beträgt er 15 Prozent. (Rest streichen)

Antrag der Minderheit II





(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2ter

... beträgt er maximal 5 Prozent. (Rest streichen)

Art. 196 ch. 3

Proposition de la majorité

Titre, al. 2, 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2ter

... il s'élève à 5 pour cent. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Reynard, Rytz Regula)

Al. 2ter

... il s'élève à 15 pour cent. (Biffer le reste)

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2ter

... il s'élève au maximum à 5 pour cent. (Biffer le reste)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wie beim Antrag der Mehrheit handelt es sich beim Antrag der Minderheit I (Allemann) um ein Konzept. Wir bereinigen zuerst das Konzept der Mehrheit, bevor wir es dem Antrag der Minderheit I (Allemann) gegenüberstellen.

Art. 86 Abs. 2 Bst. g - Art. 86 al. 2 let. g

Erste Abstimmung - Premier vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13617)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung - Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13618)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2ter - Art. 196 ch. 3 al. 2ter

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13619)

Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 64 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Damit ist das Konzept der Mehrheit bereinigt. Wir stellen es nun dem Antrag der Minderheit I (Allemann) gegenüber.

Art. 86 Abs. 2 Bst. b, g; 196 Ziff. 3 Abs. 2ter

Art. 86 al. 2 let. b, g; 196 ch. 3 al. 2ter

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13620)



Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit I ... 62 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Art. 86 Abs. 5 - Art. 86 al. 5

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit I (Allemann) wurde bereits abgelehnt.

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13621)

Für den Antrag der Mehrheit ... 127 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 67 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Art. 86 Abs. 6 - Art. 86 al. 6

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit I (Allemann) wurde bereits abgelehnt.

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13623)

Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 63 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

*Übrige Bestimmungen angenommen
 Les autres dispositions sont adoptées*

Art. 87 Titel; 87b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 87 titre; 87b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Art. 131

Antrag der Mehrheit

Abs. 2, 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Grossen Jürg, Allemann, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2 Bst. b

b. eine leistungsabhängige Abgabe, wenn ...

Antrag der Minderheit II

(Grossen Jürg, Ammann, Burkart)

Abs. 2 Bst. b

b. ... werden und diese Technologie eine signifikante Marktdurchdringung erreicht hat.


Antrag Müller-Altarmatt
Abs. 2 Bst. b

b. eine besondere Verbrauchssteuer oder eine Abgabe, wenn für das Motorfahrzeug andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Absatz 1 Buchstabe e verwendet werden. Bei der Ausgestaltung trägt er dem Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt vor schädlichen und lästigen Einwirkungen des Antriebsmittels Rechnung.

Art. 131
Proposition de la majorité
Al. 2, 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Grossen Jürg, Allemann, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2 let. b

b. une redevance liée aux prestations pour l'utilisation ...

Proposition de la minorité II

(Grossen Jürg, Ammann, Burkart)

Al. 2 let. b

b. ... automobiles, lorsque cette technologie s'est imposée de manière significative sur le marché.

Proposition Müller-Altarmatt
Al. 2 let. b

b. un impôt à la consommation spécial ou une redevance pour l'utilisation d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'alinéa 1 lettre e, dans les véhicules automobiles. Ce faisant, elle tient compte de la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes du moyen de propulsion.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag Müller-Altarmatt wurde zurückgezogen. Die Anträge der Minderheit I (Grossen Jürg) und der Minderheit II (Grossen Jürg) schliessen sich nicht aus. Sie werden daher nacheinander dem Antrag der Mehrheit gegenübergestellt.

Erste Abstimmung - Premier vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13626)

Für den Antrag der Mehrheit ... 129 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 63 Stimmen

(1 Enthaltung)

Zweite Abstimmung - Deuxième vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13627)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 68 Stimmen

(1 Enthaltung)

Ziff. II
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Vogler
Abs. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt diesen Beschluss unter Vorbehalt von Absatz 3 gleichzeitig mit dem Bundesgesetz über den Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) vom ... in Kraft.

Abs. 3

Er setzt Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe h und Absatz 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.


Ch. II
Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Vogler
Al. 2

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur le présent arrêté, sous réserve de l'alinéa 3, en même temps que la loi fédérale du ... sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA).

Al. 3

Il met en vigueur l'article 86 alinéa 2 lettre h et l'article 3 lettre g, deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag Vogler wurde zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission

Adopté selon la proposition de la commission

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13629)

Für Annahme des Entwurfes ... 132 Stimmen

Dagegen ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Block 2 - Bloc 2

Vorlagen 2 bis 4

Projets 2 à 4

Fluri Kurt (RL, SO): Bei Artikel 2 des NAFG, bei dem wir uns jetzt befinden, geht es gewissermassen um das Dach über die späteren Ausführungen. Unter anderem geht es darum, wie wir diese Mittel dann beim Gesetz zur Verwendung der Mineralölsteuer einsetzen.

Sie stellen fest, dass der Bundesrat und der Ständerat in diesem Zweckartikel vorsehen, dass der Einsatz der Mittel "auf einer Gesamtschau des Verkehrs" zu basieren habe. Die Mehrheit der Kommission, die allerdings bloss mit dem Stichentscheid der Präsidentin zustande gekommen ist, will, dass der Einsatz der Mittel "auf einer angemessenen Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes und der Strasseninfrastrukturen im Agglomerationsverkehr" beruht. Mit anderen Worten: Die Mehrheit, mit Stichentscheid der Kommissionspräsidentin, will bei der Verwendung der Mittel primär eine Orientierung am Strassennetz, an den Nationalstrassen und Agglomerationsstrassen.

Wir sind in der knappen Minderheit der Meinung, dass es sinnvoll sei, auf einer Gesamtschau zu basieren. Weshalb? Im Jahre 2008 haben wir das Infrastrukturfondsgesetz (IFG) erlassen. Im damals beschlossenen Artikel 4 IFG ist genau dieser Zweck enthalten. Artikel 4 IFG sagt nämlich, dass gestützt auf die Annahme, dass der Verkehr als Gesamtsystem - nicht einfach motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr oder Langsamverkehr - weiter zunehme, ein Ausbau des Verkehrsinfrastrukturnetzes unumgänglich sei. Dieser Ausbau muss aber vermehrt zwischen den Verkehrsträgern koordiniert werden; das war bereits im Jahre 2008 Inhalt des IFG. Dieser Ausbau müsse auf die gewünschte Siedlungsentwicklung abgestimmt werden - das ist ein raumplanerisches Kriterium. Weiter gehöre dazu die Prüfung von Alternativen zwischen dem einen und dem anderen Verkehrsmittel - Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr.

So gesehen ist die Minderheit bei diesem Artikel der Auffassung, dass der Antrag der Mehrheit - zustande gekommen durch den Stichentscheid der Präsidentin - eigentlich ein Rückschritt wäre in Bezug auf das Infrastrukturfondsgesetz, ein Rückschritt in dem Sinne, dass das Gesamtsystem Verkehr wieder auseinander genommen und die Priorität auf das Strassennetz gelegt würde. Wir sind der Auffassung, dass dies falsch ist, dass dies auch der tatsächlichen Entwicklung unseres Verkehrs widerspricht, weil immer mehr das Gesamtverkehrssystem als Modalsplit empfunden und auch praktiziert wird. Die meisten von uns, mindestens in der Agglomeration, benützen sämtliche Verkehrsformen, sei es den Langsamverkehr, sei es den motorisierten Individualverkehr,



AB 2016 N 1093 / BO 2016 N 1093

sei es den öffentlichen Verkehr. Deswegen sind wir der Auffassung, dass die Kriterien dieses Artikels 2 Absatz 2 gemäss Bundesrat und Ständerat richtig sind, dass alle Verkehrsträger einzubeziehen sind, dass wirksame Alternativen vorzuziehen sind und dass natürlich auch die Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand dabei zu berücksichtigen sind.

Wie gesagt, dieser Zweckartikel hat dann auch Auswirkungen auf Artikel 17 des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer, weiter hinten, auf Seite 33 der Fahne.

In diesem Sinne sei das Gesamtsystem Verkehr zu berücksichtigen und das aufgrund pragmatischer Kriterien ermittelte primäre Verkehrsmittel - das eine oder das andere - zu fördern. Unter diesem gesamtheitlichen Aspekt bitte ich Sie, sich der Minderheit anzuschliessen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Zuerst zu Artikel 4 Absatz 2 des NAF-Gesetzes: In der Vorlage 1 haben Sie ja die Zweckbindung verschiedener Quellen beschlossen. In Artikel 4 des NAF-Gesetzes wird jetzt nun geklärt, wie die Fondseinlagen aus der Bundeskasse bestimmt werden. Der Bundesrat will, dass eine Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags beantragt werden soll, wenn die Mittel des Fonds nicht ausreichen; das bedeutet also eine Benzinpreiserhöhung. Die Mehrheit der Kommission des Nationalrates und der Ständerat wollen nun, dass die Mittelbeschaffung auch über die Autoimportsteuer und den Vignettenpreis erfolgen könne.

Wir beantragen Ihnen, dem Entwurf des Bundesrates zu folgen, das wäre hier, zumindest in einem ganz kleinen Bereich, eine verbrauchsabhängige Finanzierung.

Bei Artikel 17d Absatz 1 des Mineralölsteuerverwendungsgesetzes beantrage ich Ihnen, dass wir der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erhöhte Beachtung schenken. Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme können bis zu 50 Prozent durch den Bund unterstützt werden. Betreffen sie den Fuss- und Veloverkehr, sollen sie aber bis zu 75 Prozent unterstützt werden können.

Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr erfüllen die Ziele der Agglomerationsverkehrsfinanzierung des Bundes in besonderem Masse, sind sie doch geeignet, das Verkehrssystem und gleichzeitig auch die Umwelt zu entlasten. Daher sollte vonseiten des Bundes der Anreiz erhöht werden, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in die Agglomerationsprogramme aufzunehmen und anschliessend auch umzusetzen. Dazu sollte für diese der Finanzierungsanteil des Bundes erhöht werden.

Die Unfallstatistik belegt den Handlungsbedarf zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs eindrücklich: Sind die Opferzahlen für den motorisierten Individualverkehr in den letzten Jahren stetig gesunken, steigen sie für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für die Velofahrerinnen und Velofahrer weiterhin stetig an.

Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs ist enorm: 50 Prozent der Wegstrecken werden heute zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, und der Motorisierungsgrad in den Städten nimmt ständig ab. Das zeigt auch, dass die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs steigt.

Laut einer Studie des ARE zu den externen Kosten und Nutzen des Verkehrs von 2014 weist der Fuss- und Veloverkehr einen positiven Saldo aus. Auch aus Gründen der Volksgesundheit sind deshalb in Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr investierte Mittel gut investierte Gelder. Das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs ist bei Weitem nicht ausgeschöpft, auch in den Bereichen Arbeitsweg, Einkaufen und Freizeit. Sichere und direkte Wege zu fördern entlastet deshalb auch andere Verkehrsträger. Der Kanton und die Gemeinden würden bei höherem Bundesanteil Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr bei der Projekterarbeitung eher beachten und die Massnahmen dann nicht nur planen, sondern sie auch umsetzen. So kann es heute vorkommen, dass Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wohl in die Projekte integriert werden und diese gerade deshalb vom Bund besondere Unterstützung finden. Bei der Umsetzung fallen sie dann aus finanziellen Überlegungen schnell aus dem Projekt. Ein erhöhter Beitrag würde die Realisierungschancen erhöhen.

Deshalb bitte ich Sie, meinen beiden Minderheitsanträgen zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Als ich Ihnen heute Morgen zugehört habe - zum Teil zugehört habe -, habe ich festgestellt, dass viele Leute gar nicht mehr wissen, dass es sich hier um eine Strassenfinanzierungsvorlage handelt. Ich weiss, wie es in der Politik läuft, deshalb habe ich diese Anträge schon in der Kommission gestellt. Ich möchte Artikel 5 NAFG auf Seite 13 und Artikel 17d Absatz 2 MinVG auf Seite 35 um die Präzisierung "strassengebundenen Verkehr" ergänzt haben.

In der Politik läuft es ja so, dass man nach einem Jahr, wenn ein Gesetz gemacht ist, vergisst, was eigentlich im Gesetz steht, und es immer so auslegt, wie man es gerade gerne möchte. Ich bin übrigens nicht anders, ich gebe das zu, aber ich möchte, dass wir hier ganz präzise Formulierungen haben. Deshalb habe ich das so eingegeben. Ich denke hier auch an die Swiss Metro, die dann plötzlich Gummiräder hat, oder an Cargo sous





terrain; ich weiss, im Moment ist noch kein Antrag zur Finanzierung da, aber das könnte geschehen. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir helfen würden, hier präzise zu bleiben.

Ich komme zu Artikel 12, zur Treibstoffpreiserhöhung, zu den 4 Rappen. Das musste von mir kommen, Sie verstehen das. Bei der Milchkuh-Initiative habe ich überall gehört, wir hätten genug Geld, wir hätten genug Geld. Heute haben wir plötzlich zu wenig Geld, so schnell geht das in der Politik. Grosszügig verzichte ich darauf, diese Leute heute zu kritisieren, aber ich muss Ihnen eines sagen - hier spricht mein Unternehmerherz -: Ein Unternehmer rechnet, dann entscheidet er und macht sich Gedanken, welche Auswirkungen seine Entscheidung hat. Jetzt komme ich logischerweise zum Tanktourismus, Frau Bundesrätin. Ich habe Sie heute Morgen noch darauf angesprochen - danke für Ihre präzise Information. Wenn Sie diesen 4 Rappen heute zustimmen - wir brauchen das Geld, das ist mir völlig klar, und ich wende mich dann auch nicht dagegen, wenn man es tatsächlich braucht -, müssen Sie im Hinterkopf haben, dass wir letztes Jahr 250 Millionen Franken durch den Tanktourismus verloren haben, weil wir im Benchmark mit dem Ausland zu teuer waren. Jetzt gehen Sie nochmals 4 Rappen rauf - 4 Rappen machen wieder etwa 200 Millionen -, dann verlieren Sie nochmals, dann haben wir gar nichts mehr. Jetzt kommt der Unternehmer und sagt Ihnen: "Halt, wir holen uns das Geld in der Schweiz dann, wenn wir es brauchen, vorerst aber holen wir es im Ausland."

Deshalb bin ich Ihnen dankbar, wenn Sie mit mir stimmen, aber nicht böse, wenn Sie nicht mit mir stimmen.

Matter Thomas (V, ZH): Herr Kollege Giezendanner, geben Sie mir Recht, dass Bundesrat Stich nach der letzten Benzinpreiserhöhung um 20 Rappen Anfang der Neunzigerjahre gesagt hat, das sei der grösste Fehler gewesen, den er je gemacht habe, weil er nachher nicht mehr, sondern weniger in der Kasse hatte?

Giezendanner Ulrich (V, AG): Zuerst danke ich Ihnen, Herr Kollege Matter! Das ist das erste Mal in 25 Jahren, dass ich in fünf Minuten zweimal sprechen darf. Sie haben erst später gefragt, deshalb bin ich ans Rednerpult zurückgekommen.

Es war der Grundzoll, den man erhöht hat. Ich habe heute Morgen die Frage betreffend die 20 Rappen auch der Frau Bundesrätin gestellt.

Ja, Herr Stich hat oft Recht gehabt - schon mit der Neat!

Wobmann Walter (V, SO): Ich habe am heutigen Tag bislang etwas unterlassen, nämlich meine Interessenbindung offenzulegen: Ich bin Präsident der Geschäftsleitung des Verbandes der privaten schweizerischen Postautounternehmer und Zentralpräsident der Föderation der Motorradfahrer Schweiz. Ich bin also Interessenvertreter des öffentlichen

AB 2016 N 1094 / BO 2016 N 1094

Verkehrs und des Privatverkehrs; das ist wahrscheinlich einmalig hier in diesem Saal.

Ich beantrage, Absatz 2 von Artikel 9 zu streichen. Es stellt sich die Frage, was eine "angemessene Reserve" ist. Wie gross ist diese Reserve? Das ist ein sehr dehnbarer Begriff, wenn das nicht klar definiert ist. Der Bundesrat könnte ja nach Lust und Laune diese Reserve bestimmen und dann entsprechend die Mineralölsteuer erhöhen, wenn diese Reserve nach seinem Ermessen nicht gross genug wäre.

Darum bitte ich Sie, diesen Absatz zu streichen.

Allemann Evi (S, BE): Ich habe auch in diesem Block zwei Minderheitsanträge. Einerseits geht es um die Benzinpreiserhöhung. Da schlagen ich und mit mir die Unterzeichner des Minderheitsantrages eine Benzinpreiserhöhung um 6 Rappen vor, analog zum Bundesrat. Das ist jene Erhöhung, die der Bundesrat uns in der Botschaft vorgeschlagen hat. Der Ständerat hat dann bekanntlich auf 4 Rappen gekürzt. Andererseits habe ich in Artikel 17d Absatz 3 eine Minderheit zu den Agglomerationsprogrammen, wo ich gemäss Ständerat die Vorlage anpassen möchte.

Zuerst zum Benzinpreis: Es geht bei der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages um das Element der Nutzerfinanzierung im Finanzierungsmix des NAF. Wenn man die Analogie zum Bahnfonds macht - und wir haben heute schon mehrmals gehört, dass diese Analogie für viele sehr wichtig ist -, dann kann man sagen, dass bei Fabi die Billettpreiserhöhungen im öffentlichen Verkehr das waren, was beim NAF die Benzinpreiserhöhung ist. Allerdings fällt die Benzinpreiserhöhung viel moderater aus als die Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr. Der Bundesrat startete seine Vernehmlassung mit einer Benzinpreiserhöhung von 12 bis 15 Rappen. Da war der Aufschrei der Autolobby stark. Sie haben sehr laut geschrien, sich mit Erfolg laut gewehrt. Der Bundesrat hat dann auf 6 Rappen zurückbuchstabiert. Der Ständerat hat nochmals korrigiert. Inzwischen sind wir bei 4 Rappen, was das Wort "moderat" schon fast nicht mehr verdient.

Was mit einem Verhältnis von einem Viertel Geld aus der Bundeskasse zu zwei Vierteln Geld von den Stras-



senbenützern gestartet ist, hat sich mittlerweile ins Gegenteil verkehrt. Beim Fabi-Kompromiss war eine deutliche Erhöhung der Nutzerfinanzierung enthalten. Insgesamt steuern da die Nutzer des öffentlichen Verkehrs 300 Millionen Franken pro Jahr zur Fabi-Finanzierung bei. Diese Kröte haben wir geschluckt, das haben wir mitgetragen, das ist auch richtig so. Man kriegt für den Mehrpreis auch einen Gegenwert. Gleich soll es nun beim NAF geschehen. Beim NAF sollen die Autofahrer gemäss Version des Ständerates jedoch nur 200 Millionen Franken pro Jahr beisteuern - 1 Rappen Benzinpreiserhöhung entspricht ungefähr 50 Millionen Franken pro Jahr. Wenn wir also 6 Rappen Benzinpreiserhöhung fordern, ist das in mehrfacher Hinsicht gerechtfertigt und moderat. Es ist die Hälfte dessen, was der Bundesrat in der Vernehmlassung noch vorgeschlagen hat. 6 Rappen sind 300 Millionen pro Jahr - wenn man die Analogie zu Fabi macht, dann haben wir sie hier, obwohl es etwa dreimal mehr Autofahrer als Bahnbenützer gibt.

Seit 1974 gab es keine Teuerungsanpassung mehr. Damals hat man den Mineralölsteuerzuschlag um 10 Rappen erhöht, später dann, Anfang der Neunzigerjahre, auch die Grundsteuer um 20 Rappen. Der Mineralölsteuerzuschlag beträgt heute 30 Rappen. Wenn man das teuerungsbereinigt ausrechnet, dann kommt man auf heute noch 13,7 Rappen. Wenn man die Teuerung wirklich ausgleichen möchte, müsste man also den Benzinpreis massiv erhöhen, und zwar um 35 Rappen. Das wäre kaum tragbar, das wird nicht einmal von uns, von links, gefordert, aber es zeigt, wie zurückhaltend der Antrag der Minderheit bei diesem Artikel ist.

Moderat ist die Erhöhung um 6 Rappen auch gemessen an den Haushaltbudgets. Das ist ja auch immer eine zentrale Frage: Wie stark belasten wir die Haushalte zusätzlich? Wir wissen auch, dass das möglicherweise einen Effekt auf das Mobilitätsverhalten hat. Der Bundesrat hat ausgerechnet, dass eine Erhöhung von 6 Rappen für einen durchschnittlichen Haushalt mit Auto 7 Franken Mehrkosten pro Monat bedeuten würde. Gemäss TCS machen die Treibstoffkosten ja nur ungefähr 13 Prozent der jährlichen Kosten des Autofahrens aus - bei diesem Posten, von dem, was man bezahlen muss, macht es nicht den Riesenanteil aus, ganz im Gegenteil.

Die Gemeinde- und Kantonsstrassen werden mit allgemeinen Steuergeldern bezahlt. Das wird gerne vergessen, wenn man sagt, wie viel die Strassenbenützer zur Strassenfinanzierung beitragen. Wir haben auch ungedeckte externe Kosten von ungefähr 6,5 Milliarden Franken pro Jahr - Lärm, Umwelt, Gesundheit. Das ist alles ungedeckt, und wenn man auf diese Milliarden blickt, scheint mir eine Erhöhung um 6 Rappen doch gerechtfertigt.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Sie haben es richtig gesagt: Es gibt etwa dreimal mehr Autofahrer als Bahnbenützer. Sie wissen natürlich, 85 Prozent des Personenverkehrs erfolgen auf der Strasse, nur 15 Prozent auf der Schiene. Meine Frage: In den letzten zwanzig Jahren haben wir rund 60 Milliarden Franken in den öffentlichen Verkehr investiert und nur etwa 17 Milliarden Franken in den Individualverkehr. Sind Sie mit mir einverstanden, dass wir aufgrund dieser Zahlen jetzt dieses Verhältnis umkehren müssen?

Allemann Evi (S, BE): Dieses Verhältnis ist seit Jahren ungefähr ausgeglichen. Wenn Sie die Gesamtsicht über Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen haben, können Sie auf die Litra-Zahlen schauen. Die sind einigermassen unverdächtig. Da hat man jahrelang mehr in den Strassenverkehr, in die Strasseninfrastruktur investiert als in den öffentlichen Verkehr. Es gibt ein einziges Jahr, in dem das Verhältnis anders war, 2005 waren die Investitionen in den öffentlichen Verkehr etwas höher als in die Strasseninfrastruktur. Ich glaube, da können beide Seiten heute nicht jammern.

Rytz Regula (G, BE): In der Vorlage 2, Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG), die wir jetzt beraten, sind ja quasi die Ausführungsbestimmungen für den neuen Verfassungsartikel zum Strassenfonds festgehalten. Leider sind bei der Beratung dieses Gesetzes in der KVF-NR ein paar Pferde durchgebrannt. Die Kommissionsmehrheit hat nämlich im Windschatten der Milchkuh-Initiative massive Verschlechterungen beschlossen, die wir heute wieder korrigieren müssen. Ich habe gehört, dass da in einigen Fraktionen auch schon die Pferdeflüsterer unterwegs sind. Es sollte also eigentlich nun in gewissen Punkten gut kommen.

Die Leitschnur, die wir bei der Beratung dieses Gesetzes haben, ist die Fassung des Bundesrates und des Ständerates. Vom Ständerat weichen wir nur bei der Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages ab. Auch für uns sind wie für Evi Allemann die 6 Rappen pro Liter fossilem Treibstoff ganz klar das Minimum. Wir müssen die Treibstoffabgaben nur schon darum erhöhen, um die Folgen des sinkenden Verbrauches zu kompensieren. Ich denke, man kann sich deshalb hier auch ein Jammern auf Vorrat sparen. Höhere Kosten für weniger Verbrauch ist unter dem Strich ein Nullsummenspiel, wie wir nach Adam Riese oder Eva Klein wissen.

Gerne möchte ich nun meine Minderheitsanträge kurz erläutern. Der wichtigste betrifft Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes. Hier geht es um den Teuerungsausgleich, den Bundesrat und Ständerat vernünftigerweise



einführen wollen. Sie kennen die Zahlen unterdessen mehr als genug. Der Mineralölsteuerzuschlag wurde seit 1974, also seit vierzig Jahren, nicht mehr an die Teuerung angepasst. In der gleichen Zeit sind die Konsumentenpreise verdoppelt und die Nominallohne verdreifacht worden. Auch die Preise im öffentlichen Verkehr steigen stark. Ich erspare Ihnen eine weitere Aufzählung der Details. Was aber wichtig ist: Der Ausgleich der Teuerung ist auf der Bundesebene eigentlich der Normalfall. Grundsätzlich wird die Teuerung zum Beispiel auf allen Subventionen und Beiträgen des Bundes ausgeglichen. Bei der Einkommenssteuer erfolgt ein jährlicher Ausgleich der kalten Progression. Bei der Mengensteuer

AB 2016 N 1095 / BO 2016 N 1095

kennen wir zum Beispiel seit 2005 - vielen Dank, Herr Giezendanner - einen Teuerungsausgleich auf der Schwerverkehrsabgabe. Der Bundesrat hat deshalb auch die LSVA-Tarife Mitte 2012 entsprechend angepasst. Es ist nun an der Zeit, den Teuerungsausgleich auch für die Mineralölsteuer einzuführen.

Die Fassung von Bundesrat und Ständerat ist äusserst vorsichtig formuliert. Sie schliesst eine Erhöhung auf Vorrat aus. Man darf nur ausgleichen, wenn der Bedarf explizit ausgewiesen ist. Wenn zum Beispiel nicht genügend baureife Projekte für Nationalstrassen vorliegen, wie ich es heute Morgen vermutet habe, oder wenn eben kein Bedarf besteht, ist ein Teuerungsausgleich unzulässig. Ich bitte Sie, dieses wirklich ausgewogene System jetzt zu unterstützen. Das ist dann auch ein ganz zentraler Punkt dafür, dass diese Vorlage mehrheitsfähig ist.

Der zweite Minderheitsantrag, den ich gestellt habe, betrifft Artikel 17a. Hier geht es um eine einseitige Ausrichtung des Strassenfonds auf den Kapazitätsausbau. Hier haben wir einen Punkt, der auch bei vielen anderen Gesetzesartikeln eingebracht wurde. Die Mehrheit in der Kommission hat versucht, die ganze Verkehrsplanung einseitig auf die Themen Kapazitätsausbau und Verkehrsfluss festzulegen und die anderen Aufgaben, die man in der Verkehrsplanung auch hat - die Verträglichkeit, die Sicherheit und den Umweltschutz -, in den Hintergrund zu rücken. Das ist sicher nicht angemessen, und deshalb muss das geändert werden.

In diesem Artikel 17a ging es aber noch um eine andere interessante Diskussion, nämlich um die Frage, ob man mit dem NAF auch Verkehrsanlagen wie Metros, zum Beispiel in Lausanne, finanzieren kann. Ich habe festgestellt, dass es in der Kommission bei einzelnen Mitgliedern eine Art Metro-Phobie gibt. Deshalb hat man hier jetzt versucht, mit einem Mehrheitsantrag auszuschliessen, dass Schienenverkehr ausserhalb der S-Bahn-Projekte, die ja jetzt neuerdings ganz klar über den Bahninfrastrukturfonds laufen, noch über den NAF finanziert werden kann. Ich denke, es ist aus topografischen Gründen nicht möglich, an allen Orten zum Beispiel ein Tram zu bauen. Das ist einfach reine Physik, und deshalb ist es sehr wichtig, dass wir diese Einschränkung der Mehrheit jetzt nicht machen, sondern wieder öffnen. Deshalb bitte ich Sie, meinen Minderheitsantrag zu unterstützen, damit wir bei der Verkehrsplanung, bei der Suche nach dem richtigen Verkehrsmittel am richtigen Ort, keine Einschränkungen haben, sondern das beste Verkehrsmittel auswählen können.

Ich bitte Sie, sich für Vielfalt und Offenheit zu entscheiden und meinen Minderheitsantrag zu unterstützen.

Rutz Gregor (V, ZH): Geschätzte Kollegin Rytz, ich möchte Sie fragen: Können Sie mir eine andere Steuer nennen, welche die Exekutive selbstständig erhöhen kann, ohne dass hierzu ein Parlamentsentscheid oder ein Volksentscheid nötig ist, und welche nicht einer Obergrenze untersteht, wie das bei der LSVA, die Sie erwähnt haben, oder zum Beispiel bei der Tabaksteuer der Fall ist?

Rytz Regula (G, BE): Ich habe es gesagt: Es geht um eine Teuerungsanpassung, und diese wird zum Beispiel der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen noch vorgelegt und ist an ganz, ganz eng definierte Möglichkeiten gebunden. Ich denke, es gibt keine engere Definition eines Teuerungsausgleichs als das, was hier in diesem Gesetz vorgelegt wird.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Amstutz zu Ziffer 4 Artikel 17f von Vorlage 2 wurde zurückgezogen.

Grossen Jürg (GL, BE): In Block 2 geht es für uns Grünliberale vor allem um zwei grundsätzliche Punkte: Erstens wollen wir, dass die Agglomerationsprogramme weiterhin auf der Basis einer Gesamtschau des Verkehrs realisiert werden. Diese sinnvollen Programme sollen also wie bisher für Infrastrukturmassnahmen zugunsten der Strasse und des Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs in den Agglomerationen umgesetzt werden.

Konkret unterstützen wir deshalb im Zweckartikel 2 NAFG in Absatz 2 die Minderheit Fluri, welche bei den Agglomerationsprogrammen an einer Gesamtschau des Verkehrs festhalten will. Die einseitige Strassenfo-kussierung gemäss Mehrheit lehnen wir ab.



Bei Artikel 4 Absatz 2 NAFG unterstützen wir die Minderheit Hardegger und damit den Entwurf des Bundesrates, weil für uns klar ist, dass die Strassenfinanzierung auch in Zukunft möglichst verursachergerecht ausgestaltet wird. Deshalb soll bei fehlenden Mitteln auf Antrag des Bundesrates prioritär der Mineralölsteuerzuschlag erhöht werden können.

Bei Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes unterstützen wir ebenfalls aus Gründen der Verursachergerechtigkeit eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen pro Liter und damit die Minderheit I (Allemann). Den Antrag der Minderheit II (Giezendanner), welche gar keine Erhöhung des Zuschlags vorsieht und damit die Bundeskasse noch mehr plündern will, lehnen wir in der Konsequenz ab.

Einen automatischen Teuerungsausgleich, wie ihn die Minderheit Rytz Regula in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes will, lehnen wir Grünliberalen aus grundsätzlichen finanzpolitischen Gründen ab und folgen hier der Mehrheit.

Beim Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel unterstützen wir bei Artikel 17a Absatz 2 die Minderheit Rytz Regula. Die Mehrheit der Kommission will hier den Verwendungszweck der Beiträge an Städte und Agglomerationen auf Strassen reduzieren und damit den bisherigen Sinn der Agglomerationsprogramme komplett verändern. Das lehnen wir ab.

In der Folge unterstützen wir mit derselben Begründung bei Artikel 17d Absatz 1 die Minderheit Hardegger; bei Absatz 2 die Mehrheit; bei Absatz 3 die Minderheit Allemann; bei Artikel 17f unterstützen wir die Mehrheit. Gerne bringe ich noch kurz meine Freude darüber zum Ausdruck, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen meine Anträge zu den Artikeln 7 und 7a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen einstimmig angenommen hat! Damit wird die Basis gelegt, dass auf Raststätten und Rastplätzen im Nationalstrassennetz flächendeckend diskriminierungsfreie Schnellladestationen für Elektroautos gebaut werden können. Der Akku eines Elektroautos wird normalerweise entweder zu Hause oder am Arbeitsplatz geladen. Im Alltag funktioniert das gut, sofern zu Hause und am Arbeitsplatz die Infrastruktur vorhanden ist. Will man hingegen einmal eine längere Strecke zurücklegen, braucht es unbedingt Schnellladesysteme - auch auf der Nationalstrasse. Anders als in Deutschland, wo die Ladestationen sogar vom Bund subventioniert werden sollen, wollen wir hier mit diesen beiden Bestimmungen lediglich die Möglichkeit eröffnen - die Investitionen sollen privat erfolgen. Das ist ein wichtiger Schritt für die Elektromobilität in der Schweiz.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzter Herr Grossen, Sie haben gesagt, dass wir, wenn mein Antrag, der Giezendanner-Antrag, angenommen würde, die Bundeskasse noch mehr plündern würden. Das haben Sie wörtlich gesagt; "plündern" haben Sie gesagt. Ich sage Ihnen, dass der Strassenindividualverkehr jährlich 9 Milliarden Franken einzahlt - und Sie sprechen von Plündern, (*Zwischenruf der Präsidentin: Ihre Frage, Herr Giezendanner!*) obwohl wir Grundzoll zahlen.

Sind Sie mit mir einverstanden, dass Sie einen Riesenunsinn erzählt haben? (*Heiterkeit*)

Grossen Jürg (GL, BE): Nein, Herr Giezendanner, damit bin ich nicht einverstanden. Wenn Sie mir heute Morgen bei meinem Fraktionsvotum zugehört haben, dann wissen Sie, dass sowohl Strasse wie Schiene die Kosten, die sie verursachen, nicht decken und dass entsprechend die Preise beider Verkehrsträger grundsätzlich erhöht werden müssen, wenn sie zu dieser Kostendeckung weiterhin beitragen

AB 2016 N 1096 / BO 2016 N 1096

wollen. Mit den sinkenden Mineralölsteuereinnahmen durch den Minderverbrauch der Fahrzeuge wird eben genau das Gegenteil gemacht, und deswegen braucht es diese Erhöhung.

Ammann Thomas (C, SG): Ich kann es bei Block 2, bei den Entwürfen 2 bis 4, gleich vorwegnehmen: In allen drei Entwürfen wird die CVP-Fraktion konsequent dem Ständerat folgen, dies von der massvollen Benzinpreiserhöhung über die Teuerung bis zu den Agglomerationsprogrammen.

Bei Artikel 2 Absatz 2 NAFG unterstützen wir von der CVP-Fraktion den Minderheitsantrag Fluri, welcher den Beschluss des Ständerates darstellt. Wieso soll die Änderung des Zweckartikels abgelehnt werden? Entweder hat der Zweckartikel einen Sinn, oder er ist nur symbolischer Natur. Wir wählen die Lösung, die am rationellsten und wirtschaftlichsten ist. Wir leben mit dem Modalsplit. Das bedeutet letztlich Gesamtschau, Einbezug aller Verkehrsmittel, der stärkeren und schwächeren. Das sind die Bestimmungen, die gemäss Mehrheitsantrag gestrichen würden. Die Formulierung des Bundesrates und des Ständerates in Absatz 2 Buchstaben a bis d ist nach unserer Meinung sinnvoll und realitätsorientiert. Der Zweckartikel, so, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird, wurde in der Vernehmlassung zur NAF-Vorlage ausdrücklich begrüsst. Nochmals: Für die CVP-Fraktion ist die Gesamtschau inhaltlich richtig und auch wichtig.



Bei Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes wird die CVP-Fraktion dem Beschluss des Ständerates zustimmen und für einen Mineralölsteuerzuschlag von 340 Franken je 1000 Liter eintreten, was einer Erhöhung um 4 Rappen pro Liter gleichkommt. Für die CVP-Fraktion kommt weder der Minderheitsantrag II (Giezendanner), keine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages, noch der Minderheitsantrag I (Allemann) mit einer Erhöhung von 6 Rappen pro Liter infrage. Der Mehrheitsantrag ist ein ausgewogener Vorschlag, da auch der Bedarf gegeben und ausgewiesen ist. Diese 200 Millionen Franken, die generiert werden, braucht unsere Strassenkasse dringend. Es handelt sich hier unserer Meinung nach um eine Erhöhung mit Augenmass.

Ein Wort zur Frage des Teuerungsausgleichs in Artikel 12d: Hier wird die CVP-Fraktion den Minderheitsantrag annehmen und damit dem Stände- und dem Bundesrat folgen. Es soll der Entwertung der Einnahmen entgegengewirkt und die Teuerung ausgeglichen werden können. Der vorgeschlagene Teuerungsausgleich schafft die Möglichkeit und legt die Rahmenbedingungen - ich betone: die Rahmenbedingungen - für den Teuerungsausgleich fest. Vorausgesetzt wird, dass der Bundesrat einen Teuerungsausgleich überhaupt will. Es müssen dann folgende Bedingungen erfüllt sein:

1. Es muss Bedarf bestehen, die Teuerung wird nicht auf Vorrat ausgeglichen.
2. Im Tiefbau muss beim Baupreisindex mindestens eine Teuerung von 3 Prozent aufgelaufen sein.
3. Der Bundesrat hat die zuständige Kommission anzuhören.

Es kann also hier nicht wie in anderen Bereichen von einem Automatismus gesprochen werden, denn es müssen verschiedene Bedingungen erfüllt sein. Der Bundesrat kann aufgrund des gesetzten Rahmens hier also nicht schalten und walten, wie er will.

Bei Artikel 17a Absatz 2 wird die CVP-Fraktion den Minderheitsantrag unterstützen. Wir sprechen uns dafür aus, dass Beiträge für Strassen- und Schienenverkehr über den NAF geleistet werden können, wenn beim Schienenverkehr nicht aus anderen Mitteln Finanzierungen erfolgen beziehungsweise das im Bahninfrastrukturfonds nicht vorgegeben ist. Wenn nun wie gemäss Kommissionsmehrheit oder Mehrheitsantrag der Begriff "strassengebundener öffentlicher Verkehr" eingeführt wird, muss später immer wieder spekuliert werden, ob dabei die Trams mitgehalten sind. Wir wollen hier Klarheit und treten dafür ein, dass die bestehenden und bewährten Begrifflichkeiten bleiben und zur Effizienzverbesserung des Agglomerationsverkehrs die notwendigen Mittel auch eingesetzt werden können.

Brélaz Daniel (G, VD): A propos du bloc 2, le groupe des Verts tient tout d'abord à rappeler que le système que nous mettons en place ne sera probablement valable que pour quelques années. Avec la mutation technologique qui s'annonce, on sera obligé, assez rapidement - d'ici dix, quinze, vingt ans au maximum -, de passer au "road pricing", parce qu'il n'y aura simplement plus personne pour payer des taxes, sinon des taxes forfaitaires. Avec ces changements technologiques, il faut donc relativiser les choses, mais aussi s'assurer d'avoir les moyens nécessaires. Compte tenu de ceux-ci et de l'érosion probable des recettes, les 6 centimes de surtaxe et la possibilité du renchérissement sont bien sûr à mettre en priorité.

Il est aussi clair que je vais me concentrer sur certains points et déclarer mes intérêts: je suis vice-président de l'Union des villes suisses et président du conseil d'administration des Transports publics de la région lausannoise. Nous sommes donc particulièrement touchés par l'esprit de l'initiative "vache à lait" qui a frappé la majorité de la commission.

Dans cette optique, j'aborderai trois articles qui me paraissent plus importants que les autres.

Tout d'abord, je soutiens la minorité Fluri, à l'article 2 alinéa 2 du projet 2. Il est incroyable que la majorité de la commission puisse dire que la seule chose qui compte, c'est de construire de nouvelles infrastructures et d'éliminer les solutions de remplacement efficaces. Dans ce pays de l'efficacité, on cherche d'abord l'efficacité plutôt que de concevoir des solutions qui ne servent à rien! Mais manifestement ce n'est pas l'esprit qui a frappé la majorité de la commission. C'est d'autant plus intéressant que la commission a aussi proposé la particularité d'enlever toute référence à l'état des finances publiques. C'est là aussi assez curieux par rapport à tout ce qu'on a entendu, notamment dans le débat sur le financement de la formation, de la recherche et de l'innovation il n'y a pas longtemps.

Soyons donc un tout petit peu cohérents et soutenons la minorité Fluri.

En ce qui concerne le projet 4, et plus particulièrement l'article 17, il y a un certain nombre de choses qu'il faut savoir. Dans une ville en pente, les trams ne peuvent pas - c'est une obligation de l'Office fédéral des transports - dépasser une pente de 7 pour cent. Cela signifie donc que, s'il y a plus de 7 pour cent de déclivité, il faut, soit faire une crémaillère - mais c'est déjà quelque chose qui est interdit par la majorité de la commission -, soit construire un métro. Evidemment, ce n'est pas du tout la même situation dans la ville de Lausanne, que je connais bien, sur l'axe est-ouest, où un tram est parfaitement possible.

Mais, avec la formulation de la majorité de la commission, on a un autre problème. Il y a un certain nombre de



villes qui ont quelques collines, ici ou là. Alors, si on la lie uniquement à l'usage de la route, tout tunnel sort du financement fédéral. On est donc obligé de suivre la route tout le long et, si, par hasard, il y a un tunnel, comme la formulation de la majorité de la commission stipule que cela ne concerne pas la route, il n'y aura ni tunnel ni financement. Cela signifie très rapidement que l'on en arrive à des solutions aberrantes, qui seront néfastes aux automobilistes eux-mêmes, parce qu'il faudra mettre tout le monde sur la même route avec les mêmes bouchons et que les trams auront des trajets très sinusoïdaux, en parfaite contradiction avec toute politique des transports sensée, comme celle promue par le TCS notamment, à savoir qui prône le moins de conflits possible entre les transports publics et les transports privés.

Donc, il faut très clairement soutenir la proposition défendue par la minorité Rytz Regula, qui n'a été rejetée en commission qu'avec la voix prépondérante du président.

La deuxième grande difficulté, c'est de vouloir donner la priorité aux projets routiers dans les agglomérations et cela concerne la proposition de la minorité Allemann. L'Office fédéral de l'aménagement du territoire a pris toutes ses décisions en fonction d'une complémentarité des transports. Si, demain, les projets prioritaires sont ceux qui n'ont que des routes, cela conduira à une catastrophe à l'entrée des agglomérations, avec des bouchons qui n'auront rien à envier à

AB 2016 N 1097 / BO 2016 N 1097

ceux de certains pays voisins, c'est-à-dire de plusieurs kilomètres à l'entrée des villes. Je ne pense pas que c'est ce que peut souhaiter un automobiliste intelligent. Alors, comme il faut être bête pour faire le contraire, cela signifie qu'il faut soutenir la proposition défendue par la minorité Allemann.

Burkart Thierry (RL, AG): Der jetzt zu besprechende Block, die drei Vorlagen, hat meines Erachtens vier wesentliche Punkte, über die wir sprechen: erstens die Agglomerationsprogramme, zweitens das Strategische Entwicklungsprogramm, drittens der sogenannte Teuerungsausgleich und viertens die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Lassen Sie mich zu diesen vier Punkten ein paar Bemerkungen aus Sicht der FDP-Fraktion machen.

1. Agglomerationsprogramme: Bereits beim Eintreten habe ich klar deklariert, dass die FDP zu den Agglomerationsprogrammen steht und der Auffassung ist, die Agglomerationsprogramme seien unverzichtbar. Aus diesem Grund haben wir ja auch intensiv dafür geworben, dass man auf die NAF-Vorlage eintritt, und festgehalten, dass diese Vorlage sehr wichtig ist, neben anderen Gründen. Wenn ich ein kleines Aber anbringe oder ein grosses Aber, ist es, weil in der Vergangenheit sehr viele Mittel durch die Agglomerationsprogramme ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr eingesetzt wurden. Es betrifft dies insbesondere das sogenannte dringende Agglomerationsprogramm sowie die Programme 1 und 2. Zugegebenermassen hat es im Programm 3 eine Korrektur gegeben, in einem vernünftigen Mass. Es wurden bei den genannten Programmen 0, also dringend, 1 und 2 unter 20 Prozent für die Strasseninfrastruktur eingesetzt. Alleine für die S-Bahn wurden 2,4 Milliarden Franken über die Agglomerationsprogramme ausgegeben.

Nun nehmen wir aber in dieser Vorlage eine Korrektur vor. Sie betrifft einerseits eine gesetzliche Bestimmung, über die wir in der Kommission sehr intensiv debattiert haben. Andererseits hat Bundesrätin Leuthard nun vor allem auch bei ihrer Erklärung im Rahmen der Eintretensdebatte ganz klar gesagt, wie die Finanzierung künftig aussehen soll. Dies ist zu unserer Befriedigung geschehen, damit sind wir einverstanden.

Aus diesem Grund unterstützen wir bei Artikel 17a Absatz 2 des Mineralölsteuerverwendungsgesetzes die Minderheit; man höre und staune, es ist die Minderheit Rytz Regula, die wir unterstützen werden.

2. Zum zweiten Punkt, "Strategisches Entwicklungsprogramm Strasse", habe ich beim Eintreten schon einiges gesagt, ich brauche darüber nicht mehr viel auszuführen. Wesentliche Punkte sind aber - neben dem, dass es dieses Entwicklungsprogramm überhaupt gibt - die Möglichkeit der Vorfinanzierung, was neu ist, und auch die Möglichkeit, dass, wenn Projekte aus Modulen nicht realisiert werden können, Projekte aus späteren Modulen vorgezogen werden können. Das sind wesentliche Fortschritte, die wir hier mit diesem neuen Step erzielen können.

3. Zum sogenannten Teuerungsausgleich: Im Gesetz ist vorgesehen, dass wir eine Kompetenzdelegation der Bundesversammlung bzw. des Volkes an den Bundesrat vornehmen, der eine Teuerungsanpassung in Bezug auf den Mineralölsteuerzuschlag vornehmen kann, natürlich unter gewissen Bedingungen. Die FDP-Liberale Fraktion lehnt diese Kompetenzdelegation einstimmig ab. Wir sind der Auffassung, dass es sich bei der Mineralölsteuer bzw. beim Zuschlag um eine sogenannte Kostenanlastungssteuer handelt, das heisst, sie muss so hoch sein, wie Mittel verlangt werden, Mittel nötig sind, um die Projekte entsprechend finanzieren zu können. Das hängt aber nicht nur alleine von der Teuerung ab, das hängt auch davon ab, welche Projekte überhaupt finanziert werden sollen. Und selbstverständlich hängt es auch von anderen Kosten wie Lohnkosten usw. ab.



Aus diesem Grund sind wir der Auffassung, dass die Kompetenz, so, wie sie jetzt bereits vorgesehen ist, auch bleiben soll.

4. Zur Anpassung des Mineralölsteuerzuschlags um 4 bzw. 6 Rappen: Die FDP-Liberale Fraktion hat sich klar dafür ausgesprochen, dass man eine moderate Anpassung vornehmen will, insbesondere deshalb, weil wir im ersten Block gemäss den Mehrheiten der Kommission entschieden haben. Wir sind der Auffassung, dass eine moderate Nutzerfinanzierung durchaus im Rahmen des Gesamten, im Rahmen des Kompromisses möglich und auch angezeigt ist. Wir sind aber wie der Ständerat auch klar der Auffassung, dass 4 Rappen zurzeit das höchste der Gefühle sind, nicht zuletzt aufgrund des Tanktourismus und aufgrund der Frankenstärke.

In diesem Sinne steht die FDP-Liberale Fraktion klar zu den vorgenannten Punkten. Ich danke Ihnen, wenn Sie uns entsprechend bei den Abstimmungen folgen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Kollege Burkart, Sie engagieren sich ja für die Limmattalbahn. Sie wird auch aus den Agglomerationsprogrammen finanziert. Können Sie etwas darüber aussagen, wie gross die Entlastungswirkung für die Strasse ist, wenn man den öffentlichen Verkehr unterstützt?

Burkart Thierry (RL, AG): Herr Kollege Hardegger, ich danke Ihnen ganz herzlich für diese Frage. Damit ist auch geklärt, dass ich mich auch für Projekte des öffentlichen Verkehrs einsetze. Bei der Limmattalbahn tue ich dies sehr gerne und intensiv. Ich durfte da auch im Rahmen der Kantonsratsdebatten intensiv mitwirken und entsprechend unterstützen. Die Limmattalbahn ist für das am dichtesten besiedelte Gebiet der ganzen Schweiz ein wichtiges Vorhaben, und wir sind daher froh, dass über die Agglomerationsprogramme eine Finanzierung dafür vorgesehen ist. Es handelt sich dabei aber eben nicht um eine S-Bahn, sondern um eine Stadtbahn. Dass die Stadtbahnen weiterhin über die Agglomerationsprogramme finanziert werden, ist und war unbestritten und bleibt es auch nach der heutigen Abstimmung.

Herr Kollege Hardegger, Sie wissen genauso gut wie ich, wie gross die Entlastungswirkung ist: Das wissen wir zurzeit nicht. Wahrscheinlich wird es eher so sein, dass die Limmattalbahn einen Teil des zunehmenden Verkehrs, der zunehmenden Mobilität der Zukunft abfedern kann.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Kollege Burkart, jetzt habe ich ein ernsthaftes Problem, aber ehrlich: Ist die Teuerung nur auf dem Zuschlag oder auch auf dem Grundzoll? Wenn ich die Botschaft richtig lese, ist es auf allem. Das weiss ich ehrlich nicht.

Burkart Thierry (RL, AG): Diese Frage müssen Sie wohl eher an Frau Bundesrätin Leuthard richten. Ich habe es so verstanden, dass es auf allem ist.

Guhl Bernhard (BD, AG): Anscheinend haben heute alle irgendwie vergessen, ihre Interessenbindungen bekanntzugeben. Herr Hardegger hat mich darauf gebracht zu sagen, dass ich ja auch im Ausschuss der Allianz pro Limmattalbahn vertreten bin. Die Limmattalbahn ist eine sinnvolle Sache und Teil dieses Agglomerationsprogramms. Es ist eine Strassenbahn, ein Tram, und in den Agglomerationsprogrammen ganz klar enthalten, die auch die BDP unterstützt.

Die BDP hat in Block 1 für die langfristige Finanzierung und gegen die Ventile gestimmt. Die Finanzierung scheint nun in dieser Vorlage auf gutem Weg zu sein. Hier nun bei Artikel 2 NAFG kommt die BDP den Vertretern des Agglomerationsverkehrs und dem Ständerat entgegen. Wir folgen hier der Version des Ständerates, unterstützen also die Minderheit Fluri; dies jedoch nicht, ohne hier festzuhalten, dass, auch wenn hier in Artikel 2 eine Gesamtschau des Verkehrs erwähnt wird, es beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds um Strassen geht und Bahnfinanzierungen über Fabi abgewickelt werden müssen. Folglich sind wir auch bei Artikel 5 bei der Mehrheit.

Bei Artikel 4 folgen wir der Mehrheit.

Beim Mineralölsteuerzuschlag sind wir, wie im Eintretensvotum erwähnt, auf der Linie des Ständerates. Die moderate Erhöhung um 4 Rappen sichert die Finanzierung dieser gesamten Vorlage.

AB 2016 N 1098 / BO 2016 N 1098

Bei Artikel 12d lehnen wir es ab, dass der Bundesrat die Steuern selbstständig erhöhen kann. Die Höhe der Mineralölsteuer ist eine politische Entscheidung und nicht eine solche des Bundesrates.

Im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe folgen wir im Sinne des Kompromisses wiederum der Version des Ständerates. Nicht unterstützen können wir bei Artikel 17d Absatz 1 bzw. Absatz 2 jedoch die Minderheiten I (Hardegger) und II (Giezendanner). Den Fuss- und Veloverkehr oder aber auch den Güterverkehr anders zu behandeln würde zu Ungleichbehandlungen



gen führen.

Bei Artikel 17d Absatz 3 ist die BDP wiederum auf Kompromisslinie. Wir folgen da dem Ständerat und damit der Minderheit Allemann.

Kommen wir zur Vorlage 3: Die BDP begrüsst es sehr, dass der Netzbeschluss nun umgesetzt werden kann. Der Netzbeschluss wurde von unserem Rat bereits fix beschlossen. Er konnte jedoch nicht in Kraft gesetzt werden, weil die Finanzierung nicht beschlossen wurde. Die BDP lehnt es jedoch ab, nun Veränderungen an diesem Netzbeschluss vorzunehmen. Der eingereichte Einzelantrag ist eher eine populistische als eine echte Forderung. Öffnen wir nicht die Büchse der Pandora. Ich hätte sonst auch noch Ideen, welche Strassen man zusätzlich in den Netzbeschluss aufnehmen könnte. Aber wir sollten wirklich keinen Bazar eröffnen.

Sodann bitten wir Sie, auch der Vorlage 4 zuzustimmen. Die Ängste, dass eine E-Vignette zu einer Preiserhöhung führen würde, teilt die BDP nicht. Wir bitten Sie, auch dieser Motion 16.3009 zuzustimmen. Es ist an der Zeit, dass wir vom Wegklauben der alten Vignette Anfang Jahr wegkommen und uns in der Schweiz ein wenig modernisieren. Geben wir uns ein wenig frischen Wind, und stimmen wir dieser Motion zu.

Hadorn Philipp (S, SO): Die SP-Fraktion bietet grundsätzlich Hand dazu - wie im Zusammenhang mit Fabi versprochen -, dass auch die Strasse einen Fonds erhalten soll. Wir stehen zu Bau und Unterhalt von Infrastrukturen. Dies ist eine Kernaufgabe der öffentlichen Hand. Gerade auch die Mobilität ist ein Teil des Service public. Meines Erachtens kann auch der Strassenverkehr als Individualverkehr dazugezählt werden.

Jetzt gilt es allerdings, keine gleis- oder pneugebundene Engstirnigkeit zu pflegen! Wir haben die Situation, dass wir Engpässe haben, dass in den Agglomerationen zum Teil mühsame Situationen vorkommen. Mittel für die ganze Palette des Verkehrs sind notwendig. Jetzt gilt es, nach ganzheitlichen Lösungen zu suchen, das heisst, wir brauchen Agglomerationsprogramme, welche auch den Langsamverkehr, ob zu Fuss oder auf dem Drahtesel, mitberücksichtigen.

Als Mitglied der Finanzkommission und der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen möchte ich schon beifügen, dass wir auch für eine angepasste Finanzierung geradestehen sollen. Der Streit, wer welche Kosten verursacht und welche von wem getragen werden sollen, dauert schon lange. Auch wenn es aus unserer Sicht klare und belegbare Positionen zu diesen Themen gibt, befinden wir uns in einem pragmatischen Prozess. Konkret gibt es eine bürgerliche Mehrheit, die gegenwärtig eine Einnahmenerosion in verschiedenen Bereichen provoziert. Die Mineralölsteuer beinhaltet einen Beitrag in die Bundeskasse, der einerseits klar gerechtfertigt, andererseits aber auch dringend notwendig ist. Eine Nutzerfinanzierung hätte den Vorteil, dass damit auch Lenkungsprozesse ausgelöst werden: Verkehrsteilnehmer sollen Anreize erhalten, den öffentlichen, kollektiven Verkehr zu nutzen, statt die Strassen zu belasten bzw. gar zu verstopfen. Die Leidtragenden von Staus sind nämlich diejenigen Personen, die keine Alternativen zum Individualverkehr sehen oder haben, und natürlich die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch die Umwelt und die Natur.

Gerechtfertigt wären die 12 bis 15 Rappen Benzinpreiserhöhung, welche in der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates noch ausgewiesen waren. Wir verlangen 6 Rappen, während der Ständerat gar nur 4 Rappen will und die Autophilen am liebsten gar nichts. Das geht nicht!

Die SP-Fraktion unterstützt die Gesamtschau im Zweckartikel, in Artikel 2 Absatz 2 des NAFG, also die Minderheit Fluri, welche gemäss Ständerat beschliessen will. Sie bezieht die Vor- und Nachteile aller Verkehrsträger ein, inklusive wirksamer Alternativen gegenüber aufwendigen und unterhaltsintensiven neuen Infrastrukturen. Wir unterstützen bei Artikel 4 des NAF-Gesetzes mit der Minderheit Hardegger, gemäss Bundesrat, dass die Finanzierung gesichert wird und bei Mittelbedarf der Zuschlag auf der Verbrauchssteuer erhöht werden kann. Die Minderheit Giezendanner will bei Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b den Blick bei den Agglomerationsvorhaben derart verengen, dass nur direkt dem Strassenverkehr dienende Projekte aus dem Fonds bezahlt werden können, was abzulehnen ist.

Ebenso abzulehnen ist die Kurzsichtigkeit der Minderheit Wobmann bei Artikel 9 Absatz 2, welche eine Reservierung verhindern will.

Bei Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes wird um die angemessene Anpassung des Benzinpreises gefeilscht. Hand aufs Herz, Autofahrer haben seit Jahren bewiesen, dass die Qualität der Infrastruktur entscheidender ist als eine Rappenspalterei beim Benzinpreis; dieser ist gegenwärtig sowieso im Keller. Mit der Variante der Minderheit I (Allemann), gemäss Bundesrat, ist für uns eigentlich der Spielraum bereits überschritten. Sie kann aber vielleicht im Sinne eines Kompromisses gerade noch mitgetragen werden, wenn sie denn mit dem Minderheitsantrag Rytz Regula zu Artikel 12d, der Grundlage für einen ausgewiesenen Teuerungsausgleich, kombiniert wird.

Beim Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe soll wie vom Bundesrat vorgeschlagen, so die Minderheit Rytz Regula bei Artikel 17a Absatz 2, eine



nachhaltige Sicht für den Agglomerationsverkehr eingenommen werden. Es soll nicht, wie die Mehrheit der KVF will, Kapazität "gebolzt" werden, die über kurz oder lang sowieso wieder ins Verkehrsfiasko führen würde. Für uns ist es ein Muss, dass bei Artikel 17d Absatz 1 mit dem Minderheitsantrag Hardegger, auch Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs gebührend finanziert werden können, notabene im Interesse aller Verkehrsteilnehmer.

Diese ganzheitliche Sicht bezüglich Umwelt und regionaler Bedürfnisse kommt bei Artikel 17d Absatz 3 bei der Minderheit Allemann, gemäss Ständerat, erneut zum Tragen.

Der zurückgezogene Minderheitsantrag Amstutz verlangte bei Artikel 17f zwei Sachen: Erstens verlangte er eine Plafonierung der Agglomerationsprojekte, welche aus dem NAF bezahlt werden können. Zweitens fügte er dogmatisch das Wort "strassenseitig" ein. Der Ständerat hat mit seiner Formulierung eine Bandbreite von 9 bis 12 Prozent der im Fonds geplanten Ausgaben beschlossen, was von uns unterstützt wird.

Das Volk steht zu den Infrastrukturen. Mit dem Schlachten der Milchkuh-Initiative an der Urne wurde aber auch klar, dass weder der Plünderung der Bundeskasse noch einer einseitig ausgerichteten Verkehrspolitik zugestimmt werden kann. Helfen Sie mit, der Vorlage eine Vision zu geben, welche auch kommende Generationen zu schätzen wissen. Infrastrukturen sind Langzeitprojekte und bürden auch Verpflichtungen auf. Die SP-Fraktion hat ihren grossen Schritt für einen Kompromiss gemacht, der mit den dargelegten Positionen ausgereizt ist. Danke für das Beitragen zu pragmatischen Lösungen.

Giezendanner Ulrich (V, AG): Herr Hadorn, eine persönliche Frage: Sie haben den öffentlichen Verkehr in der Fläche so gelobt. Kann es sein, dass Ihr Wohnort schlecht erschlossen ist und das der Grund dafür ist, dass ich Sie praktisch jeden Tag mit Ihrem PKW im Parkhaus beim Bellevue sehe?

Hadorn Philipp (S, SO): Ja, geschätzter Kollege Giezendanner, diese Antwort kann ich gerne geben!

AB 2016 N 1099 / BO 2016 N 1099

Es ist grundsätzlich so, dass unsere Region recht gut erschlossen ist. Dann gibt es aber individuelle Situationen von Arbeitsverhältnissen, wo man auch als Milizparlamentarier noch Verpflichtungen hat und wo man schauen muss, wie man Arbeit, Tätigkeit im Parlament und Familienleben gut verträglich kombinieren kann. Im Moment mache ich da einen Kompromiss.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es ist amüsant, Ihnen zuzuhören.

Beim Zweckartikel, Artikel 2, der die Frage betrifft, wie wir das Geld verwenden wollen, bitte ich Sie, der Minderheit Fluri und dem Ständerat zu folgen. Wenn wir keine Gesamtschau des Verkehrs machten, würden Sie uns dies zu Recht vorwerfen. Die Mittel nach dem Prinzip Lobbying oder abhängig davon einzusetzen, welcher Kanton am häufigsten Vertreter vorbeischiekt, würde absolut keinen Sinn machen. Wir sind uns das Vorgehen gewohnt. Wenn wir in einer Region investieren - wir investieren in der Regel dann ja viele Millionen Franken -, machen wir selbstverständlich eine Gesamtschau: Was ist nötig, wie sieht die Verkehrsentwicklung aus, welche Infrastrukturen bestehen bereits bezüglich des öffentlichen Verkehrs, bahnsseitig, was brauchen wir für den Strassenverkehr? Das ist heute gängige Praxis. Wir übernehmen diese Bestimmung aus dem Infrastrukturfondsgesetz in Artikel 2 des vorliegenden Gesetzes. Das hat Herr Nationalrat Fluri perfekt dargestellt. Wir übernehmen diese Bestimmung selbstverständlich auch für die Zukunft. Wir würden das Geld falsch investieren, wenn wir für den Mitteleinsatz nicht eine Gesamtschau des Verkehrs vornehmen würden. Deshalb bitte ich Sie, bei Artikel 2 auf eine Differenz zu verzichten und dem Ständerat zu folgen.

Bei Artikel 4, "Einlagen", bitte ich Sie, der Mehrheit zu folgen. Es ist eigentlich auch hier richtig: Wir nehmen die Einlagen in den Fonds eben nicht auf Vorrat vor, sondern schauen regelmässig, ob die Verbrauchssteuern und Abgaben im Einklang mit der Verfassung sind. Sonst müssten wir zuerst die Höhe der Steuern oder eben die Verfassung anpassen.

Zu Artikel 5, "Entnahmen": Die Minderheit Giezendanner weiss genau, dass wir beim Agglomerationsverkehr jetzt eine saubere Trennung vorgenommen haben; ich habe es heute nochmals gesagt. Deshalb sollte man auch hier der Mehrheit folgen und nicht immer Strasse und Schiene gegeneinander ausspielen. Wir haben die beiden Bereiche sauber getrennt, im Bahninfrastrukturfondsgesetz und jetzt hier. Wir haben sie auch bei den Vorgaben für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme sauber getrennt. Deshalb denke ich, diese Diskussion könnte man jetzt mal sein lassen.

Bei Artikel 9 noch ein Hinweis: Herr Nationalrat Burkart hat es gesagt, es ist eine wichtige Klärung, dass wir hier jetzt noch die Vorfinanzierung im Gesetz festschreiben. Das ist sehr wichtig. Ein Projekt, das Sie alle kennen, ist der Bypass Luzern. Wenn hier eine Kantons- oder Stadtbehörde halt schneller ist mit den Beschlüssen und sagt, sie wolle nicht warten, bis das Parlament die Gelder freigibt, so ist es fair, dass wir, wie auch bei der Bahn,



sagen, dass wir mit der Vorfinanzierung - wir kennen das von der Durchmesserlinie Zürich - ein Instrument haben, um diesem Anliegen Rechnung zu tragen. Ein Kanton kann dann sagen: "Okay, wir nehmen jetzt mit der Vorfinanzierung das Risiko auf uns, dass wir die Zinsen selber bezahlen müssen" - im Moment ist das für einen Kanton sogar eine profitable Sache -, "und das Geld wird dann später vom Bund zurückerstattet." Hier haben wir die gesetzliche Verankerung dieser Möglichkeiten und damit diese Ausnahme vom Grundsatz, dass der Fonds sich nicht verschulden darf. Das ist auch ein Entgegenkommen, weil gewisse Projekte jetzt schon relativ lange in der Pipeline sind. Es sollen diejenigen belohnt werden, welche halt vielleicht durch eine gute Planung und gute Gespräche mit der Bevölkerung auch einen schnelleren Rechtsweg finden respektive die Baureife des Projekts schneller erreichen. Das ist ein korrekter Ansatz, den man hier verankert.

Bei Absatz 2 bitte ich Sie, auch der Mehrheit zu folgen und den Minderheitsantrag Wobmann abzulehnen. Natürlich braucht der Fonds eine Reserve. Wir kennen das ja heute schon, die Spezialfinanzierung lebt ja auch von den Reserven. Wir können kaum jedes Jahr eine Punktlandung machen, sodass Einnahmen und Ausgaben aufgehen. Die Idee des Fonds ist vielmehr gerade die, dass man eben eine gewisse Reserve hat und nicht, wie heute mit dem Jährlichkeitsprinzip, im August bei schönem Wetter dann sagen muss: Pech gehabt, in einem Jahr haben wir wieder Geld in der Kasse! Hier wäre dies eben genau systemfremd.

Ich komme zu Artikel 12, zum Steuertarif: Es wurde zu Recht gesagt, dass der Bundesrat in der Vernehmlassung für die Projekte bis und mit 2040 12 bis 15 Rappen eingegeben hat. Es geht jetzt um die halbe Etappe, um einen halben Step, und deshalb um 6 Rappen. Wir haben in der Kommission und auch jetzt deutlich gesagt: Mit dem nicht vollständig ausfinanzierten Netzbeschluss und mit den weiteren Elementen wird dann irgendwann schon der zweite Teil kommen. Da müssen wir einfach transparent sein. Im Moment brauchen wir aber kein Geld auf Vorrat. Die 4 oder 6 Rappen sind der Ausgleich zu den 5 Prozent, die Sie vom Bundeshaushalt respektive von den Mineralölsteuereinnahmen mehr in den NAF übertragen.

Nochmals zur Frage der 4 oder 6 Rappen:

1. Ich weiss, es ist nie populär, wenn man den Benzinpreis anpassen muss. Seit 1974 sind wir aber bei 30 Rappen - seit 1974, nicht seit 1994 und auch nicht seit 2004, sondern seit 1974. Kennen Sie eine Position, bei der Sie während einer so langen Zeit nicht einmal einen Teuerungsausgleich hatten? Es wurde mir noch nie ein Beispiel genannt. So lange hat das gleich viel gekostet.

2. Die Pendler sind am meisten betroffen; sie sind darauf angewiesen, jeden Tag das Auto für den Weg zur Arbeit nehmen zu können. Kürzlich wurden die Pendlerdistanzen in der Schweiz veröffentlicht. Am längsten pendelt man im Kanton Nidwalden und im Kanton Uri, am wenigsten im Kanton Genéve und in den beiden Appenzell. Schweizweit sind wir etwa bei 15 Kilometern pro Wegstrecke oder bei 30 Kilometern pro Tag. Rechnen wir das jetzt auf mit 20 Arbeitstagen im Monat, dann sind wir bei etwa 600 Kilometern, die ein Pendler, weil er ja zur Arbeit fahren muss, pro Monat zurücklegt. Nehmen wir an, dass er 6 Liter pro 100 Kilometer verbraucht, dann führt das zu einem Treibstoffverbrauch von 36 Litern pro Monat. Damit macht der Unterschied zwischen der Abgabe von 4 Rappen und derjenigen von 6 Rappen etwa einen Franken pro Monat aus. Wir reden hier also nicht von gewaltigen Beiträgen. Für die Lastwagenfahrer, für die Vielfahrer lautet die Rechnung anders. Wir machen aber Gesetze für unsere Durchschnittsbürger, und der Durchschnittsbürger muss mit dieser Abgabe für den Verbrauch auf der Pendelstrecke, die er zurücklegt, leben.

Ich glaube deshalb nicht, dass die bundesrätliche Version ein Angriff auf die Automobilisten war, dass sie unsozial war. Ich kenne ein paar Dinge, die weit mehr kosten.

Deshalb ist für mich, ist für den Bundesrat am Schluss entscheidend: Wir brauchen den NAF mit genügend Mitteln. Ob Sie jetzt die 6 Rappen und 50 Prozent Mineralölsteuer oder halt 60 Prozent Mineralölsteuer und die 4 Rappen wollen, ist am Schluss Ihr politischer Entscheid.

Der Teuerungsausgleich in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes ist ein bisschen eine andere Geschichte. Hier möchte ich schon noch ein paar Worte verlieren. Ich weiss, im Moment fällt Ihnen das noch schwer, aber auch hier müssen Sie schon nochmals überlegen. Nochmals: Den Teuerungsausgleich auf dem Mineralölsteuerzuschlag gab es zum letzten Mal 1974. Der Mineralölsteuertarif wurde zum letzten Mal 1993 angepasst. Herr Giezendanner, grundsätzlich wäre es tatsächlich für beide Tarife möglich, sie der Teuerung anzupassen. Aber wir peilen natürlich den Mineralölsteuerzuschlag an, weil ja dieses Geld in die Strassenkasse geht und relevant ist.

Es ist eben so, dass Wertsteuern wie die Mehrwertsteuer, die direkte Bundessteuer, die Verrechnungssteuer, Stempelabgaben den Vorteil haben, dass sich hier automatisch der

AB 2016 N 1100 / BO 2016 N 1100

Steuertarif der Teuerung anpasst. Das merken Sie nicht einmal. Es wurde zu Recht gesagt: Alle Beiträge, alle Subventionen, auch des Bundes, passen sich automatisch der Teuerung an. Wenn wir darauf verzichten,





müssen wir Ihnen Antrag stellen, wie etwa bei Sparprogrammen, wo wir das dann regelmässig nutzen, um Spielraum zu gewinnen.

Bei den Mengensteuern ist es anders. Hier stellt sich eben die Frage nach der Teuerungsanpassung. Mengensteuern sind unter anderem die Mineralölsteuer, die Biersteuer, die Schwerverkehrsabgabe oder auch Lenkungsabgaben auf CO₂ und die VOC-Abgabe. Ohne einen Teuerungsausgleich reduziert sich hier die Steuerbelastung. Das heisst, der Staat verliert Einnahmen; die realen Steuereinnahmen gehen zurück. Deshalb haben wir etwa bei der Schwerverkehrsabgabe seit 2005 im Gesetz einen Teuerungsausgleich vorgesehen. Auch das fällt in die Kompetenz des Bundesrates. Wenn Sie jetzt das Gefühl haben, wir nehmen Ihnen etwas weg, so haben wir extra verankert, dass wir selbstverständlich die Kommissionen fragen. Wir kommen, wir legen Ihnen das dar, wir machen nichts hinter Ihrem Rücken. Insofern verstehe ich eigentlich die Aufregung nicht.

Wir sind ja froh, wenn wir das gar nicht benötigen, wenn wir sonst genügend Mittel haben; dann müssen wir nicht darauf zurückgreifen. Es hat für diese Teuerungsanpassung auch kein Datum im Gesetz, sondern Voraussetzungen, wann der Bundesrat überhaupt darüber nachdenken, geschweige denn sagen dürfte: So, jetzt ist wieder einmal eine Teuerungsanpassung fällig. Bei allem, was den Tarif betrifft, müsste jedes Mal das Gesetz angepasst werden; jeder Rappen bedingt also Vernehmlassung, Botschaft, Diskussion und je nachdem Referendum. Jetzt können Sie vielleicht noch darüber nachdenken, was in der Zukunft einfacher ist, der Weg über eine Teuerungsanpassung oder der Weg über eine Gesetzesrevision. Eigentlich ist das auch ziemlich klar.

Gehen wir weiter, noch zu den unbestrittenen Anträgen: Auch mit den Rastplätzen, mit den Infrastrukturen für die E-Mobilität sind wir einverstanden. Das entwickelt sich gut. Noch eine Bemerkung zu Herrn Nationalrat Brélaz: Natürlich ist die E-Mobilität wichtig, und sie nimmt zu. Aber, Herr Nationalrat, im letzten Jahr hatten wir nicht einmal 3300 neue E-Fahrzeuge. 3300 sind zwar schön, aber das ist auf den gesamten Fahrzeugbestand von 5,1 Millionen halt nach wie vor ein Tropfen auf den heissen Stein. Wenn wir die Zahlen, den Markt anschauen, so sehen wir, dass das zwar zunimmt, aber halt immer noch in einem sehr bescheidenen Ausmass. Deshalb ist es schon so, dass wir die Mineralölsteuer und die entsprechenden Fahrzeuge in unserer Flotte noch eine beträchtliche Zeit haben werden.

Voilà. Jetzt, glaube ich, habe ich dann langsam alles behandelt. Wenn ich meine Liste nochmals anschau, stelle ich fest, dass ich noch etwas sagen sollte - ja, das hat mich gejuckt, wieder einmal bei Herrn Giezendanner. (*Heiterkeit*) Ich muss schauen, dass ich das richtige Blatt nehme und Sie nicht zu Unrecht kritisiere. Genau, die 9 Milliarden Franken: Herr Wobmann und Sie kommen immer wieder mit diesen 9 Milliarden Franken. Also, ich sage jetzt noch einmal: Hören Sie auf damit! Die Mehrwertsteuer, die darin eingerechnet ist, das können Sie jetzt mal vergessen. Konsultieren Sie die Rechnung 2015: Die Gesamteinnahmen waren 6,8 Milliarden Franken, und davon waren 1,5 Milliarden Franken LSVA.

Das sind die Fakten. Bitte hören Sie jetzt auf mit diesen 9 Milliarden und damit, dass nur 30 Prozent in die Strasse gehen würden. Es sind 6,8 Milliarden Franken Gesamteinnahmen bei der Strasse im letzten Jahr. Davon sind 1,5 Milliarden bei den Lastwagen; die verrechnen das zu Recht den Kunden, das ist okay. Wenn das Neat-Viertel 2030 noch von der Bahn zur Strasse zurückkommt, und das ist ja beschlossen, und jetzt noch von der Mineralölsteuer weitere 10 Prozent zur Strasse kommen, dann müssen Sie - ich habe mich auch dafür eingesetzt - auch einmal sagen, das sei fair und korrekt. Das Gejammer sollte jetzt aufhören.

Präsident (Stahl Jürg, erster Vizepräsident): Frau Bundesrätin, Herr Rime möchte Ihnen eine Frage stellen. Sind Sie bereit, sie zu beantworten?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, ja. (*Heiterkeit*)

Rime Jean-François (V, FR): Madame la conseillère fédérale, j'ai une gentille question à vous poser. Vous nous avez dit plusieurs fois que les hausses du prix du carburant se justifiaient par le fait que le prix serait plus bas aujourd'hui que dans les années 1970 et que vous ne connaissiez aucun autre produit dont le prix aurait connu une telle évolution.

En tant que cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, vous êtes responsable des forêts. Ne savez-vous pas que le prix du bois, aussi bien pour les propriétaires forestiers que pour l'industrie du bois, est plus bas aujourd'hui que dans les années 1970?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ja, aber das hat nichts mit dem Staat zu tun, sondern mit dem Marktumfeld, dem Wettbewerb, der Wirtschaft.



Rutz Gregor (V, ZH): Geschätzte Frau Bundesrätin, ich möchte, dass wir hier für alle Klarheit schaffen, nachdem Sie immer wieder davon gesprochen haben, dass beim Teuerungsausgleich das Gesetz angepasst und das Parlament konsultiert werden müsste. Wenn ich das richtig lese, kann der Bundesrat nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommission den Steuertarif erhöhen. Es wäre ein Novum im schweizerischen Steuersystem, dass die Regierung eine Steuer in eigener Kompetenz erhöhen könnte, ohne dass hierzu ein Parlamentsentscheid und damit ein Referendum möglich wären. Genau das ist der Unterschied in dieser Sache.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Das ist eine Verwechslung von Ihnen, Herr Rutz. Der Tarif - die 4 oder 6 Rappen - steht im Gesetz. Der Tarif benötigt eine Gesetzesanpassung, wie wir sie jetzt machen, nicht aber die Teuerung auf dem Tarif. Darum geht es hier, das habe ich gesagt. Was ist einfacher, den Tarif anpassen - das braucht eine Gesetzesrevision - oder die Teuerung nach einem Meccano anpassen, was heisst, dass der Bundesrat die Kommissionen konsultieren muss? Das ist zum Beispiel bei den Lenkungsabgaben, bei der Schwerverkehrsabgabe der Fall. Das ist überhaupt kein Novum, sondern in anderen Bereichen, in denen es eine Mengenabgabe gibt, Usanz. Tarif und Teuerung - haben Sie den Unterschied kapiert?

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: Le projet 2 met en place la loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, plus communément appelée la LFORTA. A l'article 2 alinéa 2 de cette loi, la commission, par 12 voix contre 12 et 1 abstention, avec la voix prépondérante de la présidente, a décidé de remplacer la vision globale des transports, telle que la prévoyait le Conseil fédéral, par une approche liée à la performance de ces réseaux tout en supprimant la référence à la situation des pouvoirs publics. La minorité Fluri souhaite, quant à elle, en rester à la version du Conseil des Etats.

A l'article 4 alinéa 2, la commission, par 18 voix contre 7, a repris une proposition de l'administration sur la question des moyens et du fonds. La minorité Hardegger propose d'en rester à la version initiale.

A l'article 5 alinéa 1 lettre a chiffre 3 lettre b, la commission, par 13 voix contre 10 et 1 abstention, a rejeté la proposition défendue par la minorité Giezendanner, qui prévoit de se référer au trafic routier dans les agglomérations plutôt qu'au trafic d'agglomération.

A l'article 9 alinéa 2, la commission a souhaité, par 16 voix contre 9, conserver la possibilité de constituer une réserve appropriée. La minorité Wobmann souhaite biffer cette possibilité.

S'agissant de la hausse de la surtaxe sur les huiles minérales, la commission souhaite relever de 4 centimes la surtaxe sur les huiles minérales, pour la fixer à 34 centimes par litre, ce qui a pour incidence financière - je vous l'ai dit - des recettes de 200 millions de francs. C'est ce que vous trouvez

AB 2016 N 1101 / BO 2016 N 1101

à l'article 12 alinéa 2 de la loi sur l'imposition des huiles minérales.

La minorité I (Allemann) souhaite augmenter la surtaxe sur les huiles minérales de 6 centimes et la porter à 36 centimes par litre, ce qui occasionnerait des recettes de 300 millions de francs, conformément au projet du Conseil fédéral. Cette proposition a été rejetée en commission, par 18 voix contre 7.

La minorité II (Giezendanner) demande que la surtaxe sur les huiles minérales ne soit pas augmentée, mais reste fixée, comme aujourd'hui, à 30 centimes par litre. Cette proposition a été rejetée en commission, par 16 voix contre 9.

Concernant la compensation du renchérissement, la commission, par 15 voix contre 9 et 1 abstention, propose de renoncer à la compensation du renchérissement lors de la fixation des tarifs de la taxe sur les huiles minérales. Cet élément se trouve à l'article 12d de la loi sur l'imposition des huiles minérales. La minorité Rytz Regula voudrait maintenir la compensation du renchérissement et en rester à la version initiale du Conseil fédéral.

A propos des routes nationales, la commission, à l'unanimité, est favorable à ce que les conditions relatives à la remise de carburants alternatifs sur les aires de repos et les installations annexes soient améliorées. Vous trouvez ceci à l'article 7 alinéa 1 et au nouvel article 7a de la loi sur les routes nationales.

S'agissant de la possibilité de préfinancement pour les cantons, la commission, à l'unanimité, a approuvé la proposition visant à permettre aux cantons de préfinancer certains projets routiers. Vous trouvez ceci aux articles 3 alinéa 2 et 9 alinéa 1 LFORTA et à l'article 8a de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin).

Concernant les projets d'agglomération, sur la question de l'affectation du FORTA, la commission, par 12 voix contre 12 et 1 abstention, avec la voix prépondérante de sa présidente, propose que les fonds soient affectés aux projets routiers et aux projets liés à la route s'ils permettent d'en améliorer les capacités. Vous trouvez



ceci à l'article 17a LUMin. La minorité Rytz Regula, quant à elle, propose de maintenir la version du Conseil des Etats.

A l'article 17d alinéa 1 LUMin, la commission, par 16 voix contre 7, a rejeté la proposition Hardegger qui demandait que les contributions s'élèvent spécifiquement à 75 pour cent pour les mesures liées au trafic cycliste et piétonnier au lieu de taux global de 50 pour cent.

A l'article 17d alinéa 2 LUMin, la commission, par 12 voix contre 10 et 3 abstentions, a rejeté la proposition Giezendanner, qui demandait que soit spécifiée la question de la fluidification du trafic routier ainsi que de l'amélioration de l'efficacité de l'approvisionnement en biens.

A l'article 17d alinéa 3 LUMin, la commission, par 12 voix contre 12 et 1 abstention, avec la voix prépondérante de sa présidente, a souhaité préciser, dans le domaine routier, les projets d'agglomération prioritaires qui contribueront à résoudre les problèmes de transport. La minorité Allemann propose, quant à elle, d'en rester au droit en vigueur.

Pour les projets d'agglomération, sur la question des contributions destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes, la commission, par 14 voix contre 9 et 2 abstentions, propose que les contributions destinées aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes représentent une fourchette entre 9 et 12 pour cent des dépenses prévues dans le FORTA, telle que définie à l'article 17f LUMin. Ainsi, la majorité de la commission se rallie à la décision du Conseil des Etats.

Le projet 3 concerne l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, communément appelé "l'arrêté sur le réseau". S'agissant de l'intégration de l'arrêté sur le réseau, la commission ne remet pas en question l'intégration de l'arrêté sur le réseau. Elle souhaite que celui-ci soit mis en vigueur deux ans après l'entrée en vigueur du fonds, soit probablement en 2020.

Je voudrais relever ici la proposition Glättli, qui reprend la proposition Rytz Regula, que nous avons traitée en commission et qui a été rejetée par 21 voix contre 4, laquelle demandait que soit biffé du projet 3 le point N15 Brüttsellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg, sous prétexte, selon l'auteure de la proposition, du non-aboutissement du projet. Elle se rallie ainsi à la décision du Conseil des Etats.

Le projet 4 traite du crédit global pour le fonds d'infrastructure. La commission s'est aussi ralliée à la position du Conseil des Etats et a voté le crédit de 20,7572 milliards de francs, avec les différentes tâches et investissements qui y sont liés.

Permettez-moi d'évoquer également la motion de commission relative à la vignette électronique. La commission, par 14 voix contre 11, vous propose d'adopter cette motion de commission, qui charge le Conseil fédéral de soumettre au Parlement, d'ici la fin 2017, un projet relatif à l'introduction de la vignette électronique. La minorité Pieren propose, au contraire, de rejeter cette motion. Je n'y reviendrai pas, Madame Pieren ayant pu évoquer ses arguments lors du débat d'entrée en matière.

Par 16 voix contre 0 et 9 abstentions, la commission a décidé de déposer une motion chargeant le Conseil fédéral de mettre au point un système de rapports sur les coûts d'exploitation et d'entretien des tronçons NAR.

Regazzi Fabio (C, TI), für die Kommission: Die Konzeption der Vorlage 2 sieht einerseits eine Spezialfinanzierung Strasse für die Finanzierung der Beitragsgeschäfte der Kantone und andererseits einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds vor. Das heisst, der neue Fonds beinhaltet nicht nur die Finanzierung der Agglomerationsprogramme, sondern neu auch die eigentliche Finanzierung der Nationalstrassen, des Unterhalts und auch der Ausbauten.

Die Zweckbestimmung gemäss Artikel 2 Absatz 2 NAFG entspricht im Entwurf des Bundesrates und in der Fassung des Ständerates aber tel quel der Formulierung des bisherigen Infrastrukturfonds, der ja insbesondere für die Finanzierung der Agglomerationsprogramme vorgesehen ist. Das kann so nicht stimmig sein:

1. Der Zweck des bisherigen Infrastrukturfonds deckt zwar einen Bereich des zukünftigen NAF ab, nicht aber den gesamten. Neben den Agglomerationsprogrammen sollen ja auch die Nationalstrassen finanziert werden.
2. Es geht auch darum, eine Kohärenz mit dem BIF zu schaffen: Er kennt auch einen Zweckartikel, der ähnlich formuliert ist wie der Antrag der Kommissionsmehrheit. Nicht darin enthalten ist aber das, was man bei den Agglomerationsprogrammen getan hat und auch künftig tun will, also die sogenannte Gesamtschau und die Bevorzugung von Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen usw. Man will in diesem Zweckartikel das regeln, wofür der NAF zuständig ist.

3. Wenn es darum geht, Verkehrsinfrastrukturen zu planen - sei es Bahn oder Strasse -, wird ja eine Gesamtschau gemacht; es wird ohnehin nicht nur der eine Verkehrsträger einbezogen und der andere nicht. Das ginge ja gar nicht in einer gesamtheitlichen Verkehrskonzeption, wie sie der Bund vertritt.

Aus diesen drei Gründen bitte ich Sie um Zustimmung zum Antrag der Kommissionsmehrheit, der mit 19 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung gegenüber dem Minderheitsantrag Fluri obsiegte.



Bei Artikel 4 Absatz 2 NAFG empfiehlt Ihnen die Kommissionsmehrheit im Grundsatz, der Version des Ständerates zu folgen, wobei eine gesetzestechnische Korrektur angebracht wurde. Der Minderheitsantrag Rytz Regula ist abzulehnen. Das Konzept des Ständerates ist breiter gefasst. Es werden alle Einnahmequellen des NAF einbezogen. Der Minderheitsantrag wurde in der Kommission mit 18 zu 7 Stimmen abgelehnt.

Bei der von der Mehrheit vorberatenden Kommission beantragten Version hinsichtlich Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b NAFG geht es um die Zuweisung der Mittel zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Eine Konkretisierung, wie

AB 2016 N 1102 / BO 2016 N 1102

sie die Minderheit Giezendanner verlangt, wird später in Artikel 17a Absatz 2 MinVG vorgenommen und ist daher an dieser Stelle nicht nötig. Der Minderheitsantrag wurde in der Kommission mit 13 zu 10 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Wie bei der Spezialfinanzierung soll auch der NAF nach Ansicht der Kommission eine angemessene Reserve bilden können. Namens der Kommission bitte ich Sie daher, bei Artikel 9 Absatz 2 NAFG der Mehrheit zuzustimmen. Die Minderheit Wobmann unterlag in der Kommission mit 16 zu 9 Stimmen.

In Artikel 12 Absatz 2 des Mineralölsteuergesetzes geht es um die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Der Ständerat und die Kommissionsmehrheit beantragen Ihnen 4 Rappen. Die Minderheit I (Allemann) beantragt 6 Rappen, wie dies ursprünglich der Bundesrat tat, wobei im Konzept des Bundesrates eine Erhöhung der Zweckbindung fehlte. Die hat der Ständerat eingebracht. Die Minderheit II (Giezendanner) beantragt, auf eine Erhöhung zu verzichten. Der Antrag der Mehrheit obsiegte in der Kommission gegenüber dem Minderheitsantrag I mit 18 zu 7 Stimmen und gegenüber dem Minderheitsantrag II mit 16 zu 9 Stimmen. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Erhöhung um 4 Rappen moderat und verkraftbar ist. Bei einer Erhöhung um 6 Rappen sieht sie wie der Ständerat die Annahme der Vorlage in einer Volksabstimmung als gefährdet an.

Der Bundesrat hat in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes eine Kompetenzverschiebung an den Bundesrat für eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags im Falle einer gewissen Bauteuerung vorgesehen. Die Kommission lehnte diesen Vorschlag mit 15 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Beim Mineralölsteuerzuschlag geht es darum, die Kosten möglichst genau denjenigen anzulasten, die in einem weiteren Sinne die Verursacher dieser Kosten sind. Der Mineralölsteuerzuschlag ist daher klar eine Kostenanlastungssteuer und damit eine Unterart der Zwecksteuer. Mit einer Kostenanlastungssteuer ist es nicht vereinbar, diese aufgrund der Teuerungsentwicklung anzupassen. Bei einer Kostenanlastungssteuer müssen die zu deckenden Kosten als Massstab genommen werden. Diese werden wohl von der Teuerungsentwicklung beeinflusst, aber eben nicht nur, wie dies bei den Kosten für das Nationalstrassennetz unschwer auszumachen ist. Vom System dieser Steuer her gesehen muss sich eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags an den tatsächlichen Kosten ausrichten. Daher ist ein Teuerungsausgleich in der Kompetenz des Bundesrates zu streichen. Einen solchen Mechanismus auf einer Steuer und für ein Produkt einzubauen, das ohnehin der Teuerung unterliegt - Rohstoff und Transport -, ist überdies nicht zielführend. Dazu kommt der Kontext des Tanktourismus der Schweizer im Ausland.

Die Kommissionsmehrheit schlägt Ihnen in Artikel 17a Absatz 2 MinVG eine Neuformulierung vor. Sie soll eine Klärung über die tatsächlichen Absichten der Agglomerationsverkehrsfinanzierung geben. Die Agglomerationsverkehrsfinanzierung wird genauer definiert. Das Prinzip, wonach die Schiene, 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 Kommissionsmehrheit beantragten Formulierung klar festgehalten. Es gehörte bereits bisher zu den dezidierten Absichten der Förderung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund, dass jene Infrastrukturen in Agglomerationen finanzielle Mittel erhalten sollten, die durch keine andere Rechtsgrundlage Anspruch auf eine Förderung durch den Bund hatten. Im Visier standen vorab die Infrastrukturen der städtischen Verkehrsbetriebe und auch Umfahrungsstrassen oder städtische Strassen, die nicht Teil des Hauptstrassennetzes waren.

Im Rahmen des Infrastrukturfonds wurden entgegen allen ursprünglichen Absichten von den rund 6 Milliarden Franken, welche innerhalb von 20 Jahren für die Förderung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund zur Verfügung standen, rund 2,4 Milliarden Franken für S-Bahnen ausgegeben. Vor diesem Hintergrund ist es klar, dass die aktuelle Formulierung des Bundesrates und des Ständerates nicht genügt, um in Zukunft eine solche Umleitung der Gelder im Rahmen des NAF zu verhindern. Es braucht dazu keine Absichtserklärungen, sondern eine klare Abgrenzung, wie sie mit der vorgeschlagenen Formulierung vorgenommen wird. Wenn keine Schienenprojekte finanziert werden sollen, dann muss man im Gesetzestext auch nicht von Schienenverkehr sprechen. Bei der neuen Formulierung eingeschlossen sind die Stadtbahnen wie beispielsweise die Limmattalbahn oder andere.



Der Mehrheitsantrag obsiegte in der Kommission gegenüber dem Antrag der Minderheit Rytz Regula, welche die ursprüngliche Fassung beibehalten will, mit 12 zu 12 Stimmen mit Stichentscheid der Kommissionspräsidentin.

In Artikel 17d Absatz 1 MinVG wird festgelegt, dass die Beiträge des Bundes an Agglomerationsprojekte höchstens 50 Prozent betragen dürfen. Ein Minderheitsantrag Hardegger verlangt, dass der Beitrag bei Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs 75 Prozent betragen darf. Diesen Antrag hat die Kommission mit 16 zu 7 Stimmen abgelehnt.

Eine Minderheit Giezendanner verlangt in Artikel 17d Absatz 2 MinVG, dass für die Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme neben der besseren Qualität des Verkehrssystems insbesondere die Verflüssigung des strassengebundenen Verkehrs und die effiziente Versorgung mit Gütern berücksichtigt werden. Diesen Antrag hat die Kommission mit 12 zu 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

Bei Artikel 17d Absatz 3 MinVG wurde beschlossen, dass Agglomerationsprogramme Vorrang haben, die zur Lösung der grössten strassenseitigen Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen. Eine Minderheit Allemann, die mit dem Stichentscheid der Kommissionspräsidentin unterlag, beantragt, der Fassung des Bundesrates bzw. dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen, wonach die Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme nicht spezifisch auf den Strassenverkehr ausgerichtet ist. Der Einzelantrag Glättli wurde schon in der Kommission durch Kollegin Rytz eingereicht und mit 21 zu 4 Stimmen klar abgelehnt.

Ich möchte noch ein paar Worte zu einzelnen Kommissionsvorstössen anfügen: Die Mehrheit der Kommission beantragt - der Entscheid fiel mit 14 zu 11 Stimmen -, die Motion der KVF-SR 16.3009 anzunehmen, die den Bundesrat beauftragt, bis 2017 eine Vorlage zur Einführung einer E-Vignette vorzulegen. Die Minderheit Pieren beantragt hingegen, die Motion abzulehnen.

Ein letzter Vorstoss, den wir behandeln müssen, ist eine Motion der KVF-NR, welche ein Reporting zu den Unterhalts- und Betriebskosten der NEB-Strecken verlangt. Die KVF unseres Rates beantragt mit 16 zu 0 Stimmen bei 9 Enthaltungen, die Motion anzunehmen.

Ich bitte Sie um die Unterstützung der Kommissions- bzw. Mehrheitsanträge und danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr **2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération**

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Eintreten auf diese Vorlage wurde bereits an unserer letzten Sitzung beschlossen.

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

AB 2016 N 1103 / BO 2016 N 1103

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

... basiert auf einer angemessenen Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes und der Strasseninfrastrukturen im Agglomerationsverkehr, die:



...

b. Streichen

c. ... Finanzierbarkeit einbezieht;

...

Antrag der Minderheit

(Fluri, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Hiltpold, Maire Jacques-André)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2
Proposition de la majorité

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

... repose sur des routes nationales et des infrastructures de route du trafic d'agglomération raisonnablement performantes, qui:

...

b. Biffer

c. ... à long terme;

...

Proposition de la minorité

(Fluri, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Hiltpold, Maire Jacques-André)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13631)

Für den Antrag der Minderheit ... 120 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 74 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées
Art. 3
Antrag der Kommission

Abs. 1, 3, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

Die Erfolgsrechnung weist mindestens aus:

...

Art. 3
Proposition de la commission

Al. 1, 3, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

Le compte de résultats présente au moins:

...

Angenommen - Adopté


Art. 4
Antrag der Mehrheit
Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 2

... Ist dies nicht der Fall, so beantragt er eine Anpassung der Verbrauchssteuern (inklusive Zuschlag) und Abgaben gemäss Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung.

Antrag der Minderheit

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 4
Proposition de la majorité
Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 2

... Dans le cas contraire, il propose une adaptation de l'impôt à la consommation (y compris la surtaxe) et des redevances ...

Proposition de la minorité

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13632)

Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 63 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 5
Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Wobmann)

Abs. 1 Bst. b

b. ... zur Verbesserung des Strassenverkehrs in den Agglomerationen.

Art. 5
Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Wobmann)

Al. 1 let. b

b. ... le trafic routier dans les agglomérations.

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13633)

Für den Antrag der Mehrheit ... 119 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 75 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 6



Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Ausgabenbremse - Frein aux dépenses

Abstimmung - Vote
 (namentlich – nominatif; 15.023/13634)
 Für Annahme der Ausgabe ... 194 Stimmen
 (Einstimmigkeit)
 (0 Enthaltungen)

AB 2016 N 1104 / BO 2016 N 1104

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 7

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Ausgabenbremse - Frein aux dépenses

Abstimmung - Vote
 (namentlich – nominatif; 15.023/13635)
 Für Annahme der Ausgabe ... 194 Stimmen
 (Einstimmigkeit)
 (0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 8

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Art. 9

Antrag der Mehrheit
Abs. 1
 Der Fonds darf sich nicht verschulden. Vorbehalten bleiben Vorfinanzierungen nach Artikel 8a MinVG.
Abs. 2, 3
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit
 (Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)





Abs. 2
 Streichen

Art. 9

Proposition de la majorité

Al. 1

Le fonds ne doit pas s'endetter. Sont réservés les préfinancements visés à l'article 8a LUMin.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Wobmann, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Giezendanner, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor)

Al. 2

Biffer

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13636)

Für den Antrag der Mehrheit ... 127 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 67 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Art. 10-14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Ziff. 1 Art. 12 Abs. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit II

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Wobmann)

Unverändert

Ch. 1 art. 12 al. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité I

(Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité II

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Geissbühler, Imark, Pieren, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Wobmann)

Inchangé

Erste Abstimmung - Premier vote



(namentlich – nominatif; 15.023/13637)
 Für den Antrag der Mehrheit ... 130 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit I ... 64 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Zweite Abstimmung - Deuxième vote
 (namentlich – nominatif; 15.023/13638)
 Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit II ... 71 Stimmen
 (1 Enthaltung)

Ziff. 1 Art. 12d
Antrag der Mehrheit
 Streichen

Antrag der Minderheit
 (Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 1 art. 12d
Proposition de la majorité
 Biffer

Proposition de la minorité
 (Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)
 Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung - Vote
 (namentlich – nominatif; 15.023/13639)
 Für den Antrag der Mehrheit ... 111 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit ... 81 Stimmen
 (2 Enthaltungen)

Ziff. 1a
Antrag der Kommission
Titel
 1a. Bundesgesetz vom 23. Dezember 2011 über die Reduktion der CO2-Emissionen

AB 2016 N 1105 / BO 2016 N 1105

Art. 37
 ... wird dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zugewiesen.

Ch. 1a
Proposition de la commission
Titre
 1a. Loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO2
Art. 37
 ... au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Angenommen - Adopté

Ziff. 2
Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Ch. 2***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen - Adopté***Ziff. 3 Art. 7 Abs. 1***Antrag der Kommission*

... die der Abgabe von Treib-, Schmierstoffen und Elektrizität sowie der Versorgung ...

Ch. 3 art. 7 al. 1*Proposition de la commission*

... pour servir à la vente des carburants, des lubrifiants et de l'électricité, et permettre aux usagers ...

*Angenommen - Adopté***Ziff. 3 Art. 7a***Antrag der Kommission**Titel*

3. Rastplätze

Abs. 1

Rastplätze dienen der kurzzeitigen Erholung der Strassenbenützer. Sie können mit Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen - insbesondere Elektrizität - sowie mit kleineren, mobilen Versorgungs- und Verpflegungseinrichtungen versehen werden.

Abs. 2

Der Bau von Anlagen für die Abgabe von alternativen Treibstoffen richtet sich nach kantonalem Recht. Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten für den Bau und Betrieb dieser Anlagen.

Abs. 3

Der Bundesrat stellt die nötigen Grundsätze über die Rastplätze auf.

Ch. 3 art. 7a*Proposition de la commission**Titre*

3. Aires de repos

Al. 1

Les aires de repos permettent aux usagers de la route de se reposer pour une courte durée. Elles peuvent être équipées d'installations de remise de carburants alternatifs.

Al. 2

La construction d'installations pour la remise de carburants alternatifs est régie par le droit cantonal. La Confédération ne participe pas aux coûts de construction et d'exploitation de ces installations.

Al. 3

Le Conseil fédéral établit les principes régissant les aires de repos.

*Angenommen - Adopté***Ziff. 3 Gliederungstitel vor Art. 9; Art. 9; 10; 11a; 11b***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 3 titre précédant l'art. 9; art. 9; 10; 11a; 11b*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen - Adopté***Ziff. 3 Art. 63**


Antrag der Kommission

Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

Die Baubewilligungen für die vom Bund übernommenen Projekte "Umfahrung Näfels" der N-17 Niederurnen-Glarus sowie die "Umfahrung Le Locle" und die "Umfahrung La Chaux-de-Fonds" der N-20 Le Locle (Frontière)-La Chaux-de-Fonds-Tunnel de la Vue des Alpes-Neuchâtel und Thielle-Murten werden in Abweichung von Artikel 28 Absatz 3 als gültig betrachtet, auch wenn ihre Geltungsdauer im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses vom 10. Dezember 2012 (Änderung vom ...) über das Nationalstrassennetz eigentlich abgelaufen ist.

Ch. 3 art. 63
Proposition de la commission

Disposition transitoire relative à la modification du ...

Les autorisations de construire relatives aux projets repris par la Confédération, à savoir le contournement de Näfels N-17 Niederurnen-Glarus et les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds N-20 Le Locle (frontière)-La Chaux-de-Fonds-tunnel de la Vue des Alpes-Neuchâtel et Thielle-Murten, sont considérées comme valables, en dérogation à l'article 28 alinéa 3, même si leur durée de validité a expiré au moment de l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 10 décembre 2012 sur le réseau des routes nationales (modification du ...).

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Ersatz eines Ausdrucks; Titel; Ingress; Art. 1; 2; Gliederungstitel vor Art. 3; Art. 3-5; 8 Abs. 3, 4
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 remplacement d'une expression; titre, préambule; art. 1; 2; titre précédant l'art. 3; art. 3-5; 8 al. 3, 4
Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Art. 8a
Antrag der Kommission
Titel

Vorfinanzierung

Abs. 1

Soweit ein Projekt Teil des Ausbaubeschlusses nach Artikel 11b NSG ist, kann das Astra, wenn der Kanton das Projekt vorfinanziert, dieses innerhalb eines Ausbauschnitts zeitlich vorziehen. Dabei darf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht stärker eingeschränkt werden als in der ursprünglichen Planung vorgesehen.

Abs. 2

Vorfinanziert werden können sowohl Projektierungs- als auch Baukosten.

Abs. 3

Für den vorfinanzierten Betrag sind seitens des Bundes keine Zinsen geschuldet. Die Rückzahlung erfolgt ab dem Zeitpunkt, für den die Umsetzung des Projektes geplant war.

Abs. 4

Das Astra regelt mit dem Kanton die Zeitplanung, die Finanzierung und die Rückzahlung.

AB 2016 N 1106 / BO 2016 N 1106

Ch. 4 art. 8a
Proposition de la commission
Titre

Préfinancement

Al. 1



Pour autant qu'un projet fasse l'objet d'un arrêté fédéral relatif aux étapes d'aménagement au sens de l'article 11b LRN, l'OFROU peut, si le canton préfinance ce projet, avancer ce dernier dans le cadre d'une étape d'aménagement. Dans ce cas, la capacité du réseau routier ne devra toutefois pas être restreinte davantage que ne le prévoit la planification initiale.

Al. 2

Peuvent être préfinancés tant les frais de conception que les frais de construction.

Al. 3

Aucun intérêt n'est dû par la Confédération pour le montant préfinancé. Le remboursement intervient à partir de la date à laquelle la mise en oeuvre du projet était prévue.

Al. 4

L'OFROU règle avec le canton le calendrier, le financement et le remboursement.

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 9 Abs. 2; 13 Abs. 3; 14

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 9 al. 2; 13 al. 3; 14

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 17a

Antrag der Mehrheit

Abs. 2

... Strassen- und des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet, soweit sie zu Kapazitätsverbesserungen und Verbesserungen des Verkehrsflusses im Strassenverkehr führen und ...

Abs. 2bis

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Abs. 2

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 17a

Proposition de la majorité

Al. 2

... du trafic public lié à la route et de la mobilité douce, si elles permettent d'améliorer les capacités du trafic routier et d'améliorer la fluidité du trafic et qu'un financement ...

Al. 2bis

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Rytz Regula, Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Fluri, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Al. 2

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13640)

Für den Antrag der Minderheit ... 121 Stimmen



Für den Antrag der Mehrheit ... 72 Stimmen
(1 Enthaltung)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées

Ziff. 4 Art. 17b Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 17b al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 17d

Antrag der Mehrheit

Abs. 3

... die zur Lösung der grössten strassenseitigen Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen.

Abs. 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 1

... Sie betragen für Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs höchstens 75 Prozent, für alle anderen Massnahmen höchstens 50 Prozent ...

Antrag der Minderheit

(Giezendanner, Amstutz, Bühler, Burkart, Pieren, Regazzi, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)

Abs. 2

...

a. bessere Qualität des Verkehrssystems, insbesondere Verflüssigung des strassengebundenen Verkehrs;
abis. effizientere Versorgung mit Gütern;

...

Antrag der Minderheit

(Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Abs. 3

Unverändert

Ch. 4 art. 17d

Proposition de la majorité

Al. 3

... et d'environnement les plus importants dans le domaine routier.

Al. 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Hardegger, Allemann, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 1

... Elles s'élèvent à 75 pour cent au plus des frais pris en compte pour des mesures liées au trafic piétonnier et cycliste et à 50 pour cent au plus pour toutes les autres mesures ...


Proposition de la minorité

 (Giezendanner, Amstutz, Bühler, Burkart, Pieren, Regazzi, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)
 Al. 2

...

 a. amélioration de la qualité du système de transports, en particulier fluidification du trafic routier;
 abis. amélioration de l'efficacité de l'approvisionnement en biens;

...

Proposition de la minorité

(Allemann, Amherd, Ammann, Candinas, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Guhl, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Al. 3

Inchangé

AB 2016 N 1107 / BO 2016 N 1107

Abs. 1 - Al. 1
Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13641)

Für den Antrag der Minderheit ... 64 Stimmen

Dagegen ... 130 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 2 - Al. 2
Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13643)

Für den Antrag der Minderheit ... 81 Stimmen

Dagegen ... 113 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abs. 3 - Al. 3
Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13642)

Für den Antrag der Minderheit ... 100 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 92 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Übrige Bestimmungen angenommen
Les autres dispositions sont adoptées
Ziff. 4 Art. 17e
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 17e
Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté
Ziff. 4 Art. 17f
Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates




Antrag der Minderheit

(Amstutz, Bühler, Giezendanner, Pieren, Quadri, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)
 ... zur Verbesserung der strassenseitigen Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen betragen maximal 200 Millionen Franken aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr.

Ch. 4 art. 17f
Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Amstutz, Bühler, Giezendanner, Pieren, Quadri, Rickli Natalie, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)
 ... les infrastructures de transport routier dans les villes et les agglomérations sont tirées du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération; elles s'élèvent à 200 millions de francs au plus.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Der Antrag der Minderheit Amstutz wurde zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. 4 Art. 37 Abs. 2; Gliederungstitel vor Art. 37a; Art. 37a Abs. 1 Einleitung; 38 Abs. 2
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 4 art. 37 al. 2; titre précédant l'art. 37a; art. 37a al. 1 introduction; 38 al. 2
Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Herr Amstutz hat das Wort für die Begründung eines Ordnungsantrages.

Amstutz Adrian (V, BE): Ich bitte Sie, auf Artikel 17a Absatz 2 zurückzukommen. Wir haben bei unseren Gesprächen zu Artikel 17a abgemacht, dass wir dem Antrag der Minderheit Rytz Regula zustimmen. Das war bei uns vorhin offensichtlich nicht ganz klar, und wir möchten das korrigieren, weil wir uns gewohnt sind, Abmachungen einzuhalten.

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wir stimmen über den Ordnungsantrag Amstutz ab, der ein Rückkommen auf die Abstimmung über Ziffer 4 Artikel 17a Absatz 2 verlangt.

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13646)

Für den Ordnungsantrag Amstutz ... 192 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Art. 17a Abs. 2 - Art. 17a al. 2

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13644)

Für den Antrag der Minderheit ... 193 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Ziff. 5
Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates



**Ch. 5***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen - Adopté**Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 15.023/13647)

Für Annahme des Entwurfes ... 173 Stimmen

Dagegen ... 8 Stimmen

(13 Enthaltungen)

3. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz**3. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales***Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**L'entrée en matière est décidée sans opposition**Detailberatung - Discussion par article***Titel und Ingress, Ziff. I-III***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I-III*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen - Adopté***Anhang - Annexe****Liste der schweizerischen Nationalstrassen***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

AB 2016 N 1108 / BO 2016 N 1108

*Antrag Glättli**N-15*

Brütisellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg

Streichen

Schriftliche Begründung

Das Bundesgericht hat das Projekt Oberlandautobahn 2012 für verfassungswidrig erklärt. Das neue Autobahnstück hätte mitten durch eine geschützte Naturlandschaft von nationaler Bedeutung führen sollen und ist nicht vereinbar mit dem Moorschutz. Es gibt zwar erste Skizzen für eine neue Linienführung. Aber es gibt kein konkretes Projekt und erst recht kein baureifes Projekt. Solange unklar ist, ob in diesem Gebiet eine Autobahn überhaupt bewilligungsfähig ist, kann die Zürcher Oberlandautobahn nicht in den Netzbeschluss aufgenommen werden.

Liste des routes nationales suisses*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Glättli



N-15

Brüttisellen-Wetzikon-Rapperswil-Reichenburg
 Biffer

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13648)

Für den Antrag der Kommission ... 131 Stimmen

Für den Antrag Glättli ... 62 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen

Antrag der Kommission

N-17, N-20

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Text

Streichen

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

Proposition de la commission

N-17, N-20

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Texte

Biffer

Angenommen - Adopté

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13650)

Für Annahme des Entwurfes ... 150 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(43 Enthaltungen)

**4. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds
 4. Arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure**

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung - Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I-III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I-III

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 15.023/13652)

Für Annahme des Entwurfes ... 193 Stimmen

(Einstimmigkeit)

**AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL**

Nationalrat • Sommersession 2016 • Elfte Sitzung • 15.06.16 • 15h00 • 15.023
Conseil national • Session d'été 2016 • Onzième séance • 15.06.16 • 15h00 • 15.023



(0 Enthaltungen)

*Abschreibung - Classement**Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen - Adopté



15.023

**Nationalstrassen- und
Agglomerationsverkehrs fonds (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**

Differenzen - Divergences

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)

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

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je ne sais si je serai bref, c'est à vous de l'apprécier, mais compte tenu du dossier, permettez-moi de rappeler certaines choses. Nous traitons ce matin des divergences avec le Conseil national sur le projet du Conseil fédéral relatif au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Pour mémoire, ce projet a fait l'objet d'une évolution importante depuis le message du Conseil fédéral du 18 février 2015. Il est entre les mains de notre commission depuis plus d'une année et demie, et grâce aux propositions constructives des deux chambres et plus particulièrement de notre conseil, nous devrions aboutir durant cette session à une décision définitive sur le financement durable des routes nationales et du trafic d'agglomération, et sur le financement de l'extension du réseau des routes nationales. Notre conseil s'est déjà prononcé à deux reprises sur ce projet. A la session d'automne 2015, nous sommes entrés en matière mais nous avons demandé qu'on incorpore au projet la question de l'extension des routes nationales, prévue lors du débat sur l'augmentation du prix de la vignette. Rappelons que cette extension a été plébiscitée par les chefs des départements des travaux publics des cantons, et que ces cantons apportent une part financière non négligeable au fonds.

Le projet FORTA a été traité lors de la session de printemps au sein de notre conseil et nous avons apporté des modifications importantes à sa version initiale, en particulier s'agissant de la répartition des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales et du montant de l'augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales. Il





est à relever que l'évolution du projet FORTA conduit par notre conseil a permis de trouver un compromis qui n'a pas été combattu en son temps par le Conseil fédéral. Le Conseil national quant à lui s'est prononcé sur nos décisions durant la dernière session et y a apporté dix modifications spécifiques.

La Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a examiné les divergences le 15 août dernier. En l'état, la commission propose à notre conseil de se rallier à huit des dix nouvelles propositions du Conseil national. Nous nous sommes prononcés notamment à l'unanimité en faveur de la possibilité pour les cantons de préfinancer certains projets ce qui implique une modification de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière, à l'article 8a. De même, nous avons soutenu la proposition du Conseil national visant à ce que la Confédération crée les conditions nécessaires à la distribution de carburant alternatif dans les aires de repos et les installations annexes des routes nationales; nous y reviendrons. Cela implique une modification de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales, aux articles 7 et 7a.

Concernant la durée de validité de l'autorisation de construire relative aux projets N17 et N20, nous avons également soutenu les deux modifications structurelles prévues par l'administration. Pour mémoire, ces deux modifications avaient été annoncées lors du débat du printemps dernier.

Une des divergences concerne l'affectation des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales. La commission propose au Conseil des Etats de s'en tenir à la version acceptée par ce dernier et de conserver les expressions "au plus" et "maximum". C'est par 8 voix contre 5, à l'article 86 alinéa 2 lettre g de la Constitution et par 9 voix contre 4, à l'article 196 chiffre 3 alinéa 2ter de la Constitution qu'elle lui recommande de le faire. En effet, la majorité de la commission reste convaincue qu'il est judicieux de conserver un minimum de flexibilité sur le plan budgétaire, afin d'éviter que d'autres domaines ne soient touchés de manière disproportionnée par les mesures d'économies de la Confédération. Elle rappelle en outre que c'est le Parlement qui aura la compétence de décider dans quelle mesure il souhaite exploiter cette marge de manoeuvre.

Le défenseur de la proposition de la minorité, Monsieur Hösli, estime quant à lui que les besoins financiers de la route sont importants et que l'on ne doit pas rendre incertain le calendrier de la mise en oeuvre des projets. Cette incertitude serait d'autant plus dommageable à l'harmonie fédérale qu'elle pourrait raviver les luttes d'influence des régions visant à assurer la priorité d'un projet sur un autre. De plus, il est bon de rappeler que, lors des débats, il a été clairement affirmé que l'effort consenti par une augmentation de 4 centimes de la surtaxe sur les huiles minérales n'était, aux yeux du Conseil fédéral, pas suffisant. Cela démontre bien qu'il y a un réel besoin de ressources financières pour le futur et qu'il faut garantir au projet des moyens financiers durables.

La commission estime qu'il est suffisant d'intégrer cette flexibilité dans une seule disposition du projet et qu'il n'est donc pas nécessaire de prévoir également la possibilité de répartir l'impôt à la consommation dans le cadre de mesures d'économies. C'est pourquoi elle propose, par 8 voix contre 5, de biffer la disposition en question, à l'article 86 alinéa 6, et de se rallier donc à la version du Conseil national. La proposition de la minorité Janiak prévoit quant à elle de conserver une flexibilité budgétaire dans l'attribution de cet impôt en cas d'importantes mesures d'économies et vise à maintenir la version du Conseil fédéral.

Pour ce qui est de la compensation du renchérissement pour les tarifs de l'impôt sur les huiles minérales, qui fait l'objet de l'article 12d de la loi du 21 juin 1996 sur l'imposition des huiles minérales, la commission, à l'unanimité, propose au conseil de maintenir sa décision et de s'en tenir au projet du Conseil fédéral. Elle considère que cette disposition, certes nouvelle, permet de contrer la baisse en valeur réelle des recettes dues à l'inflation et qu'elle permettra d'éviter de devoir procéder régulièrement à des révisions législatives en raison de l'évolution du renchérissement. La discussion sur ce dernier point a été très brève et n'a pas suscité de débat.

Art. 86

Antrag der Mehrheit

Abs. 2 Bst. g

Festhalten

Abs. 6

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

AB 2016 S 636 / BO 2016 E 636

Antrag der Minderheit

(Hösli, François, Häberli-Koller, Müller Philipp, Wicki)



Abs. 2 Bst. g

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 6

Festhalten

Art. 86

Proposition de la majorité

Al. 2 let. g

Maintenir

Al. 6

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Hösli, Français, Häberli-Koller, Müller Philipp, Wicki)

Al. 2 let. g

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 6

Maintenir

Abs. 2 Bst. g - Al. 2 let. g

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: L'ajout de l'expression "au plus" relative à l'impôt sur les huiles minérales a été combattu en commission. Par 8 voix contre 5, la commission estime que l'on doit permettre au Conseil fédéral d'adapter l'affectation de 8 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants au fonds ou au budget de la Confédération. Ce ne sont pas moins de 250 millions de francs qui pourraient être attribués au budget de la Confédération pour des tâches autres que celles du fonds. Le Conseil national a rejeté cette marge de manoeuvre, par 130 voix contre 64. C'est une divergence importante avec le Conseil national.

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 Differenzbereinigung, 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 Automobilsteuerteilweise 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 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.

Graber Konrad (C, LU): Woher kommen wir? Zum Zeitpunkt der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative lag ein Beschluss des Ständerates zum Vorschlag des Bundesrates bezüglich NAF vor. Der Nationalrat stimmte diesem Beschluss damals nicht zu. Er lehnte ihn ab, was letztlich auf ein Nichteintreten auf diese Vorlage hinauslief. Das war die Situation zum Zeitpunkt der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative.

Die Milchkuh-Initiative wurde ja bekanntlich abgelehnt. Im Rahmen der Differenzbereinigung bekam ich den Eindruck, es sei, wie wenn diese Abstimmung über die Milchkuh-Initiative gar nie stattgefunden hätte. Ich bin schon der Meinung, dass wir uns hier auch daran orientieren sollten, was das Volk damals wusste und wozu es Ja sagte. Die Milchkuh-Initiative wurde abgelehnt, die Ständeratsfassung stand im Raum und wurde auch argumentativ im Abstimmungskampf verwendet.

Die Ständeratslösung von damals sah vor, dass man statt der vom Bundesrat vorgeschlagenen 6 Rappen Benzinpreiserhöhung 4 Rappen nehmen würde. Man nahm damals eine Mineralölsteuerumwidmung von 5 Prozent vor, um den Netzbeschluss zu finanzieren, integrierte die Autoimportsteuer vollumfänglich in den NAF und sah auch die Möglichkeit einer Teuerungsanpassung vor.

Ich denke, wenn wir heute vom damaligen Projekt abweichen, dann müssen wir dies sehr gut begründen. Darüber hat das Volk nicht abgestimmt, aber auf den Abstimmungsbühnen wurde natürlich mit diesem NAF-Projekt argumentiert. Ich glaube, man müsste dies jetzt auch bei dieser Formulierung mit "maximal" berücksichtigen. Das Wort "maximal" ist für mich sehr wesentlich, und zwar aus folgenden Gründen: Was spricht dagegen, dass wir nur dieses Wort streichen?

1. Es ist absolut unüblich, für ein normales Aufgabengebiet eine derart rigide Zweckbindung auf Stufe Verfassung vorzusehen. Das gibt es nirgends. Wir schränken damit unsere Budgethoheit ein. Wenn Sie die eigenen Kompetenzen einschränken wollen, dann müssen Sie dieses Wort "maximal" streichen. Etwas pointiert könnte man sagen: Sie schränken

AB 2016 S 637 / BO 2016 E 637

die Budgethoheit des Parlamentes auf Verfassungsebene ein. Diese Vorlage muss ja dann noch bei der Bevölkerung, bei den Stimmberechtigten eine Mehrheit finden.

2. Von den Automobilverbänden wurden zum Zeitpunkt der Milchkuh-Initiative auch immer gleich lange Spiesse gefordert. Was ist jetzt hier im Bereich der Bahn das Pendant dazu? Es gibt Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a der Bundesverfassung, der vorsieht, dass höchstens zwei Drittel des Ertrages der LSWA in den Fonds wandern. Auch dort ist das Wort "höchstens" verankert.

Wenn ich jetzt an eine obligatorische Volksabstimmung denke und daran, dass wir normalerweise ja nicht den öffentlichen Verkehr gegen den motorisierten Individualverkehr ausspielen wollen, dann stelle ich fest, dass diejenigen, die das Wort "maximal" streichen, genau diese Diskussion provozieren; genau diese Diskussion wird dann stattfinden. Man wird darüber diskutieren, ob hier mit gleich langen Spiessen gekämpft wird. Die Vertreter des öffentlichen Verkehrs werden dann sagen, dass man beschränkt werde, sodass man auch eine Beschränkung in dieser Vorlage wolle. Sie provozieren also eine unheilvolle Diskussion, die ich nicht führen möchte, zumal so die Volksabstimmung letztlich auch schwierig zu gewinnen sein wird.

Es gibt, denke ich, noch staatspolitische Argumente. Wir haben zum Zeitpunkt der NAF-Vorlage immer gesagt, dass das in etwa dem Umfang einer halben Milchkuh-Initiative entspreche, das heisst 50 Prozent. Wenn Sie nun hier das "maximal" streichen und zweimal 5 Prozent addieren, geht das in Richtung von 60 Prozent



der Milchkuh-Initiative. Bezüglich der finanziellen Auswirkungen wäre noch Folgendes zu sagen: Nach der Abstimmung, bei der das Volk gesagt hat, dass es mit der Milchkuh-Initiative nicht einverstanden ist, wäre es erklärungsbedürftig, in Richtung der NAF-Vorlage in der Version des Nationalrates mit einer Erhöhung von 10 Prozent gehen zu wollen.

Es gibt also letztlich drei Gründe:

1. der Ausgang der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative;
2. die Budgethoheit soll weiterhin beim Parlament liegen, wir sollen diesen Spielraum zum Manövrieren besitzen;
3. die Spiesse müssen gleich lang sein.

Ansonsten kommt es zu einer unheilvollen Diskussion bei der Abstimmung über diesen Verfassungsartikel. Ich bitte Sie, am Wort "maximal" festzuhalten.

Janiak Claude (S, BL): Herr Graber hat jetzt schon viel gesagt, was ich auch hätte sagen wollen. Ich finde es trotzdem erwähnenswert, noch einmal auf die Geschichte dieser ganzen Vorlage hinzuweisen. Sie erinnern sich: Es gab einmal eine Vernehmlassungsvorlage; der Bundesrat schlug damals eine Erhöhung des Benzinspreises von 14 oder 12 Rappen vor. Die Milchkuh trat dann auf, und dann kam die Botschaft des Bundesrates mit einer Erhöhung von 6 Rappen. Wir haben dann in der Kommission diese 4 Rappen beschlossen. Dann ist der Netzbeschluss dazugekommen, und die Aufteilung der Mineralölsteuererträge haben wir dann auch noch verändert. Am Schluss hatten wir eine Vorlage, die im Ständerat durchgekommen ist, und das war das, was zum Zeitpunkt der Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative den Stimmbürgern unterbreitet wurde.

Herr Graber hat es richtig gesagt: An den Podiumsdiskussionen haben wir gesagt, dass der Ständerat einen Gegenentwurf hat. Das Resultat der Volksabstimmung - das müssen Sie auch zur Kenntnis nehmen - war eine Ohrfeige für diese Milchkuh-Initiative. Ich persönlich war nicht so optimistisch, dass das so gut herauskommen würde. In der Kommission hatten wir ja immer Angst, und die Milchkuh war immer irgendwie im Saal, wenn wir über diese Vorlage sprachen. Am Schluss gab es aber eine Ohrfeige. Für mich wäre das ein Grund, hier an die Beschlüsse des Ständerates in der zweiten Runde, mit denen er den Netzbeschluss integriert hat, anzuknüpfen und die Vorlage integral so zu verabschieden.

Sie haben gesehen, dass die Kommission jetzt eigentlich sehr viele Differenzen bereinigt hat. Kollege Hösli, wir haben mehr Differenzen bereinigt, als wir stehengelassen haben. Wir haben da gegenüber dem Nationalrat durchaus Entgegenkommen gezeigt. Es ist also nicht so, dass wir einfach überall stur geblieben wären, sondern es sind jetzt einfach diese Punkte geblieben.

Zum Wort "maximal" möchte ich unterstreichen, was Kollege Graber gesagt hat: Das Parlament will doch die Budgethoheit behalten! Ein zweiter Punkt, der aus meiner Sicht für die Volksabstimmung zentral ist - auch das wurde bereits gesagt -, ist die Gleichbehandlung mit der Bahn. Dazu steht in Artikel 87a Absatz 2 Litera a der Bundesverfassung, dass höchstens zwei Drittel der Erträge der LSVA dem BIF zugewiesen werden.

Wir müssen diese Volksabstimmung bestreiten, es ist eine obligatorische Abstimmung. Auch wenn die Strassenlobby sagt, sie werde dann diese Vorlage in der Volksabstimmung aktiv unterstützen, müssen wir auch die anderen Leute gewinnen. Die Bahnkunden zahlen mehr, sie sind durch Fabi zur Kasse gebeten worden, die Billettpreise steigen. Der Autofahrer wird niemals so zur Kasse gebeten, wie es bei den Konsumenten des öffentlichen Verkehrs der Fall ist. Genau dieses Gegeneinander-Ausspielen sollten wir verhindern, das hat Herr Graber vorhin zu Recht gesagt. Wir sollten verhindern, dass dann am Schluss diese Debatte stattfindet. Die Vorlage ist schlussendlich zu gut dafür - denken Sie auch an die Agglomerationsprogramme, die dabei sind. Ich stehe hinter dieser Vorlage. Aber denken Sie bitte auch an die Volksabstimmung, die wir haben werden. Da wird dieser Punkt sehr wohl eine Rolle spielen, und dann wird es - und das möchte ich nicht - genau zu dieser Debatte kommen, zum Ausspielen des einen Verkehrsträgers gegen den anderen.

Ich bitte Sie deshalb, in diesem Punkt der Mehrheit zu folgen.

Hêche Claude (S, JU): Un rappel à propos de l'évolution de ce dossier a déjà été fait, permettez-moi d'y ajouter un complément. Par rapport au projet mis en consultation par le Conseil fédéral en 2014, la discussion d'aujourd'hui, ou du moins les décisions plutôt sages prises par la majorité de notre commission, aboutissent à la possibilité de puiser environ 400 millions de francs supplémentaires dans la caisse de l'Etat. Je trouve que c'est un élément important à rappeler.

Effectivement, à l'article 86 alinéa 2 lettre g, le Conseil national souhaite fixer de manière stricte à 10 pour cent la proportion du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants qui devrait alimenter le fonds. Cela revient, si on suit la minorité de la commission, à enlever toute marge de manoeuvre au Conseil fédéral et à l'Assemblée fédérale. Or nous savons toutes et tous - et je crois qu'il faut insister sur ce point -



qu'il faut du temps pour étudier, planifier et réaliser les projets et il n'est dès lors pas possible de préciser la somme et le moment où seront effectuées les dépenses. Il y a, et il y aura toujours, un décalage dans le temps, notamment concernant les dossiers de construction, entre la discussion sur un projet et sa réalisation.

Permettez-moi d'ajouter que, dans une période où on nous rappelle quotidiennement l'importance de faire des économies et de gérer les deniers publics de manière raisonnée, il faut veiller à ce que la ponction qui sera effectuée dans la caisse fédérale ne s'effectue pas au détriment d'autres tâches vitales pour la prospérité de notre pays. De même, si on tient compte de cette actualité et des incertitudes qui pèsent sur l'évolution économique de notre pays, il faut donner la possibilité au Conseil fédéral d'agir avec une certaine souplesse. C'est une question de responsabilité en matière de politique financière.

Cela a été aussi rappelé de manière pertinente: si nous voulons mettre tous les atouts de notre côté lors de la votation populaire, il y a véritablement lieu de soutenir la proposition de la majorité de la commission.

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.

Häberli-Koller Brigitte (C, TG): Es ist eigentlich alles gesagt, aber ein Aspekt bewegt mich jetzt doch noch dazu, einen Satz zu sagen. Sie sehen, ich bin hier in der Minderheit, und ich bin dafür, dass wir 10 Prozent des Reinertrages fix so aufnehmen.

Ich habe mich sehr dafür eingesetzt, dass die Milchkuh-Initiative von der Bevölkerung abgelehnt wird. Das klare Resultat hat mich gefreut. Bei allen Auftritten, die ich machen durfte, habe ich immer einen wichtigen Trumpf und ein wichtiges Argument gehabt, nämlich diesen NAF, zusammen mit dem Netzbeschluss, der auch von unserem Rat eingebracht wurde und jetzt glücklicherweise ein fester und auch für die Kantone wichtiger Bestandteil ist. Die Kantone haben einen Beitrag von 60 Millionen Franken zugesichert. Ich glaube, es ist jetzt wichtig, dass wir mit diesem Fonds für die Strassen, der längst fällig war, unbestrittenermassen eine klare, eine definierte Finanzierung haben; dies auch gerade aufgrund der Argumente während des Abstimmungskampfes, als das immer wieder nicht nur von mir, sondern auch von anderen betont wurde. Dieser Artikel ist für mich ein Teil davon, und deshalb werde ich hier für 10 Prozent stimmen, mit der Minderheit, wie Sie sehen. Nach der Abstimmung über die Milchkuh-Initiative, die - glücklicherweise, muss ich sagen, mit diesem Strassenfonds im Hintergrund - mit 70 Prozent Neinstimmen abgelehnt wurde, ist es für mich auch eine Frage von Treu und Glauben.

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.

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

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 24 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit ... 21 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Abs. 6 - Al. 6

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: La commission s'est ralliée, par 8 voix contre 5, à la version du Conseil national, qui a décidé, par 131 voix contre 63, de biffer l'article 86 alinéa 6 figurant dans le projet du Conseil fédéral. Cet article a pour but d'être un outil structurel à caractère financier, qui pourrait être utilisé dans le but d'atténuer les réductions causées par des mesures d'économies dans les autres domaines relevant des tâches de la Confédération.

Pour les membres de la commission, cet article est inutile et il constitue, en quelque sorte, un doublon de l'article que nous venons de traiter.

La proposition de la minorité Janiak vise à conserver cet article.

Janiak Claude (S, BL): Wir haben die Debatte zu dieser Bestimmung auch schon geführt. Ich bin der Meinung, dass wir auch hier unsere Budgethoheit behalten sollten. Wenn wir zunehmend bestimmte Gebiete - Sie erinnern sich: Armee, Landwirtschaft - schon vorweg ausnehmen, falls es zu Sparmassnahmen kommen muss,



haben wir längerfristig gesehen ein Problem. Wir haben dann als Parlament schlussendlich auch nicht mehr sehr viele Möglichkeiten, Einfluss zu nehmen. Aber ich spüre ungefähr, wie es ausgehen wird. Die Argumente sind ausgetauscht, ich möchte die Debatte jetzt nicht verlängern.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich finde das einen guten Kompromiss, wenn Sie hier sagen: Wir schliessen uns dem Nationalrat an. Dann gibt es eine Differenz weniger. Sie haben mit der Abstimmung von vorhin eine Einnahmequelle als minimalen Handlungsspielraum behalten. Meines Erachtens kann das so funktionieren.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 29 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit ... 15 Stimmen
 (0 Enthaltungen)

Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2ter

Antrag der Mehrheit
 Festhalten

Antrag der Minderheit

(Hösli, Français, Häberli-Koller, Müller Philipp, Wicki)
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 196 ch. 3 al. 2ter

Proposition de la majorité
 Maintenir

Proposition de la minorité

(Hösli, Français, Häberli-Koller, Müller Philipp, Wicki)
 Adhérer à la décision du Conseil national

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Les termes "au maximum" sont combattus par notre commission avec les mêmes arguments que ceux prévalant pour l'article 86 alinéa 2g. La commission, par 9 voix contre 4, a décidé que l'on devait permettre au Conseil fédéral d'adapter les dépenses du fonds FORTA en fonction du budget de la Confédération. Il s'agit aussi d'une divergence avec le Conseil national qui a décidé, par 130 voix contre 64, que l'enveloppe budgétaire destinée à FORTA devait être garantie sur le court comme sur le long terme; c'est le même type de débat que celui que nous avons eu précédemment.

Hösli Werner (V, GL): Ich glaube, wir beginnen die Debatte nicht noch mal von vorne. Ich habe die Argumente dargelegt. Es gäbe vielleicht hier eine Möglichkeit, die Ausfinanzierung besser sicherzustellen - die Frau Bundesrätin hat zwar gesagt, es sei eben so, dass es nicht ausfinanziert sei, dass es unser Fehler sei. Das wäre vielleicht ein Kompromiss, der am Schluss halten könnte.

Wicki Hans (RL, NW): Ich bin nicht bekannt dafür, dass ich die Debatten enorm in die Länge ziehe. Aber es sollte hier schon unser Ziel sein, ein funktionierendes Konzept zu kreieren, damit wir dann eben glaubwürdig und mit guten Argumenten in eine Volksabstimmung gehen können.

Über das Wort "maximal" - oder Flexibilität, sprich genügend finanziert - kann man selbstverständlich geteilter Meinung sein. Aber zumindest beim Netzbeschluss, der von den Kantonen ja gefordert und natürlich nicht vollständig finanziert wurde, sollten wir dafür besorgt sein, dass das Finanzierungssystem funktioniert. Bereits heute ist der Netzbeschluss, wie wir alle wissen, nicht zu 100 Prozent finanziert.

Wenn wir das Wort "maximal" nun auch noch in Artikel 196 Ziffer 3 belassen, dann verzögern wir einfach die Umsetzung des Netzbeschlusses, auch wenn die Frau Bundesrätin gesagt hat, dass sie jetzt keinen Unterschied mehr macht. Aber sie hätte zumindest genügend Mittel, um baureife Netzbeschlussprojekte, wenn solche vorhanden sind, auch umsetzen zu können. In diesem Sinne braucht es in einem Bereich dieses flexible Element; ich bin der Meinung, dass wir das jetzt mit dem ersten "maximal" geschaffen haben. Aber beim Netzbeschluss braucht es dieses flexible Element nicht.

Ich bitte Sie, hier der Minderheit zu folgen, und freue mich, wenn Sie das tun.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Da habe ich keine "strong feelings", es ist nicht ein Antrag des Bundesrates. Wenn es irgendwie dazu beiträgt, dieses Geschäft abschliessen zu können, dann, finde ich, kann man auch



diese Differenz bereinigen. Das ist ja dann eine befristete Lösung. Vielleicht ist das für die Strassenverbände auch noch ein Zückerchen. Für uns ist das nicht so relevant, da können Sie bestimmen, wie Sie das finanzpolitisch haben wollen.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Minderheit ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 19 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2016 S 641 / BO 2016 E 641

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Art. 3 Abs. 2; 4 Abs. 2; 9 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3 al. 2; 4 al. 2; 9 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen - Adopté

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Ziff. 1 Art. 12d

Antrag der Kommission

Festhalten

Antrag Föhn

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 1 art. 12d

Proposition de la commission

Maintenir

Proposition Föhn

Adhérer à la décision du Conseil national

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je vous présente cette divergence avec le Conseil national, qui a accepté cette disposition par 100 voix contre 81.

Votre commission vous propose à l'unanimité - j'insiste, à l'unanimité - de conserver la divergence avec le Conseil national et de suivre la proposition issue du projet du Conseil fédéral. Cet article décrit le mécanisme qui garantit la compensation des recettes selon le renchérissement. Il est bon de préciser que cette augmentation doit nécessairement faire l'objet d'une procédure parlementaire et qu'elle doit être avérée. C'est la garantie de la stabilité du projet, compte tenu de l'évolution du coût de la vie.

Une précision pour Monsieur Föhn: ce point-là n'a fait l'objet d'aucune discussion au sein de notre commission; cette divergence est donc pleinement assumée par chacun d'entre nous.

Föhn Peter (V, SZ): Ich beantrage, Artikel 12d zu streichen respektive dem Nationalrat zu folgen, das heisst, das Mineralölsteuergesetz so zu belassen, wie es ist. Dann könnten wir auch eine Differenz ausräumen.

Denn bei der Erhebung von Steuern sind klare Spielregeln einzuhalten. Artikel 127 der Bundesverfassung bestimmt ja die Grundsätze von Besteuerungen. Gemäss dieser Bestimmung müssen der "Kreis der Steuerpflichtigen", der "Gegenstand der Steuer" sowie die "Bemessung" gesetzlich festgehalten werden. Das heisst



für mich letztlich, dass die maximale Höhe der Steuer im Gesetz oder in der Verfassung festzuhalten ist. So besteht für das Parlament oder allenfalls für die Bevölkerung via Referendum die Möglichkeit, auf diesbezügliche Entscheidungen Einfluss zu nehmen.

Ein Automatismus für Steuererhöhungen ist demzufolge verfassungswidrig, so, wie ich das beurteile. Denn die Mineralölsteuer ist ähnlich wie die Mehrwertsteuer, die Automobil- oder die Tabaksteuer eine indirekte Steuer. Auch bei diesen Steuern muss meiner Meinung nach die maximale Höhe der Steuer im Gesetz festgehalten und vom Parlament genehmigt werden, unabhängig davon, ob diese nun sofort ausgeschöpft wird oder nicht. In Sachen Teuerungsausgleich sehe ich insbesondere zwei Fehler von staatspolitischer Dimension:

1. Eine Steuer dem Teuerungsausgleich zu unterstellen ist sachlich falsch und unangepasst. Keine Steuer in der Schweiz untersteht diesem Ausgleich, ansonsten möchte ich wissen welche. Im Gegenteil: Steuern müssen rechtssicher kalkulierbar sein. Diese rechtssichere Kalkulierbarkeit ist wichtig, einerseits für die Verbraucherinnen und Verbraucher, andererseits aber auch für den Budgetprozess. Bürgerinnen und Bürger haben ein Anrecht zu wissen, wie viel Steuern sie zu zahlen haben. Eine Steuer, die sich automatisch anpasst, ist für mich willkürlich. Im Übrigen frage ich mich, ob sie auch nach unten angepasst würde, wenn wir wie heute Negativzinsen oder eine Negativsteuer hätten.

2. Es ist eine gute Schweizer Tradition, dass Steueranpassungen offen deklariert werden. Dieser Teuerungsausgleich lässt nicht nur eine Hintertür für versteckte, das heisst nichtreferendumsfähige Steuererhöhungen offen, sondern baut gar ein Einfallstor auf. Es ist gegenüber dem Souverän und meiner Meinung nach auch gegenüber dem Parlament nicht korrekt, sämtliche Möglichkeiten zur Mitbestimmung bei allfälligen Steueranpassungen zu entziehen. Ich erachte es zudem als gefährliches Präjudiz für andere Steuervorlagen. Würde im Rahmen des NAF im Mineralölsteuergesetz ein automatischer Teuerungsausgleich vorgesehen, könnte dies bei anderen Steuern mit gleicher Begründung ebenfalls gefordert werden. Dies würde mittelfristig unsere demokratische Mechanik aus den Angeln heben, indem Steuern erhöht werden könnten, ohne dass Parlament und Volk etwas dazu zu sagen hätten.

Ich bitte Sie daher, meinem Einzelantrag zuzustimmen. Es geht mir nicht unbedingt um die Höhe der Steuer. Es geht mir insbesondere um das Prinzip. Dieser Teuerungsausgleich ist nämlich staatspolitisch sehr problematisch, meines Erachtens stellt er einen Systemfehler dar. Er liefert nämlich einen Steilpass für Steuererhöhungen und ist etwas völlig Neues, nämlich ein gefährliches Präjudiz. Zudem schwächt der Teuerungsausgleich den NAF auf die bevorstehende Abstimmung hin. Die Vorlage wird hier angreifbar, und zwar direkt in der Flanke. Das ist - das wissen Sie - gefährlich. In der Schwingersprache gesprochen: Das ist ein überraschend angesetzter "Schlungg".

Wicki Hans (RL, NW): Dann setzen wir jetzt eben zum "Hüfter" an: Wenn wir sicherstellen wollen, dass der Fonds aufgrund des Konzepts der knappen Kasse langfristig funktioniert, dann müssen wir diesem Teuerungsausgleich zustimmen. Es handelt sich eben nicht, wie Kollega Föhn gesagt hat, um einen automatischen Teuerungsausgleich, es handelt sich nicht um einen Automatismus. Das war nämlich die Weisheit des Bundesrates. Er kann den Teuerungsausgleich nur beantragen, wenn die Teuerung bereits auf 3 Prozent aufgelaufen ist und die entsprechende parlamentarische Kommission diesem Antrag auch noch zustimmt.

Wie wir bereits gehört haben, wurde ursprünglich eine Erhöhung von 12 Rappen gefordert. Nun ist ein guter Kompromiss nach Schweizer Muster entstanden, der mit 4 Rappen meines Erachtens auch nicht zu üppig gestaltet ist. Wenn wir jetzt der Strasse genügend Mittel zur Verfügung stellen und dafür sorgen wollen, dass sich die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben nicht noch weiter öffnet, dann braucht es ein Instrument. Das Instrument ist der vorgeschlagene Teuerungsausgleich. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Teuerungsausgleich ist meines Erachtens moderat und eben nicht automatisch. Er verdient nicht nur unseren Respekt, sondern auch die Zustimmung.

Die Mehrheit würde das vertreten.

Föhn Peter (V, SZ): Ich habe noch eine Frage: Es steht "nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommission". Es steht in der Einzahl. Ist das richtig? Welche Kommission stimmt da zu? Oder müsste es in der Mehrzahl stehen? Sind es die Kommissionen beider Räte? Das ist eine Frage an die Frau Bundesrätin.

Noser Ruedi (RL, ZH): Ich möchte eine Wissensfrage stellen, weil die Situation ja die ist, dass aktuell die Teuerung etwas anders ist, als wir es uns gewohnt sind. Seit 2010 ist eine Minus-Teuerung von 2,5 Prozent aufgelaufen. Ich gehe

AB 2016 S 642 / BO 2016 E 642

davon aus, dass sie Ende Jahr bei minus 3 Prozent sein wird. Wird dann der Bundesrat einen Antrag an die



Kommission stellen, diese Minus-Teuerung auszugleichen?

Ettlin Erich (C, OW): Ich möchte jetzt nicht in die staatspolitischen Höhen von Kollege Föhn steigen, aber ich habe für die Bedenken durchaus ein wenig Verständnis, weil sich angesichts eines gewissen Automatismus von Steuertarifen in Gesetzen auch mir die Nackenhaare sträuben. Ich glaube, man darf es sich ruhig gut überlegen - ob eine parlamentarische Kommission oder zwei angehört werden, wird die Frau Bundesrätin erklären. Soll man es, obwohl noch gewisse Mechanismen drin sind, folgendermassen festlegen: "Bei einem bestimmten Baupreisindex und wenn der Bedarf ausgewiesen ist, soll die Teuerung erhöht werden"?

Ich glaube, es wäre halt gut, wenn man Anpassungen des Tarifs dem Volk vorlegt. Ich habe keine Bedenken, dass es regelmässig Gesetzesanpassungen geben wird. Bei jeder Gesetzesanpassung könnte man dann sagen, was mit der Teuerung passiert ist, und das gleich mit hineinpacken; dann ist man politisch einfach besser legitimiert. In diesem Sinne verstehe ich das Votum und das Anliegen gut - ohne da jetzt die notwendigen Mittel wegnehmen zu wollen. Es ist einfach eine andere Basis für das politische Leben. Die Tarifanpassung dem Referendum zu unterstellen ist nicht so schlecht.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: C'était intéressant, Monsieur Föhn, d'écouter vos arguments concernant votre proposition de biffer la disposition prévue dans le projet du Conseil fédéral et portant sur l'article 12d de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Vous avez parlé de tradition, mais la tradition consiste également à faire évoluer la masse salariale lorsqu'il y a renchérissement. C'est cela, la réalité; c'est ce qui est demandé par la population et qui est évoqué dans quasiment toutes les discussions que nous avons, année après année, lorsque nous parlons du salaire du personnel. C'est d'ailleurs une revendication légitime afin que les salaires puissent être adaptés au coût de la vie.

Deuxièmement, vous avez dit que le fait de procéder de la sorte était illégal, constat que je ne peux partager. C'est tout à fait légal puisque c'est inscrit dans la loi et que le mécanisme y est clairement expliqué. La disposition prévoit une audition préalable de la commission compétente, donc ce n'est pas le Conseil fédéral qui, tout à coup, prend une décision sur la base d'une statistique. Non, c'est un mécanisme qui est très, très bien structuré. Et c'est parce qu'il est très bien structuré et parce qu'il est traditionnel de faire évoluer la masse salariale en fonction du renchérissement que notre commission, à l'unanimité, a décidé de maintenir sa position. Elle n'a, d'ailleurs, quasiment pas discuté de cet article et assume ainsi cette divergence avec le Conseil national. J'ose espérer que notre conseil en restera au projet du Conseil fédéral et, par conséquent, qu'il suivra la recommandation de notre commission.

Je vous invite, en tant que président de la commission, à rejeter la proposition Föhn.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich finde das ebenfalls eine spannende Frage, weshalb wir es im Vorfeld abgeklärt haben. Es tut mir leid, wenn ich nun ein paar staatspolitische und steuerrechtliche Ausführungen machen muss.

Es ist tatsächlich so, dass bei den Wertsteuern wie der Mehrwertsteuer, der direkten Bundessteuer, der Verrechnungssteuer die Teuerung in der Entwicklung der Steuer mit enthalten ist. Dort stellt sich das Problem einer Teuerungsanpassung nicht. Anders ist es bei den sogenannten Mengensteuern, bei Steuern, die mengenmässig erhoben werden. Dazu gehört etwa die Mineralölsteuer. Dort reduziert sich natürlich die Steuerbelastung, wenn die Teuerung nicht eingerechnet wird und die Menge sich reduziert. So sind die im Gesetz festgelegten 30 Rappen Zuschlag heute nur noch 14 Rappen wert. Wir legen hier natürlich auch den Tarif fest. Effektiv ist dieser Zuschlag heute noch 14 Rappen wert. Umgekehrt bezahlen wir natürlich der Wirtschaft die Bauteuerung, und zwar jedes Jahr, völlig selbstverständlich. Dort verzichtet niemand freiwillig. Das ist der Unterschied.

Es ist auch kein Präjudiz: Bei der LSWA ist seit 2005 ein Teuerungsausgleich vorgesehen. Auch die Schwerkverkehrsabgabe ist eine Mengensteuer. Dasselbe gilt bei der CO₂- und der VOC-Lenkungsabgabe. Bei allen Mengensteuern ist dieser Mechanismus berechtigt. Gerade hier macht es Sinn. Einerseits gibt es Kostenanpassungen, andererseits eben eine Reduktion der Einnahmen. Norwegen hat beschlossen, ab 2025 alle fossil betriebenen Autos zu verbieten. Sie werden somit gar keine entsprechenden Steuern mehr erheben und müssen komplett neue Einnahmen vorsehen. Mit unserem System wollen wir bei fossil betriebenen Autos bleiben, aber die Einnahmen gehen natürlich zurück. Deshalb denke ich: Mit dem Teuerungsausgleich kann man dieser Situation einigermaßen entgegenwirken. Es ist eine Kann-Bestimmung. Wie Herr Ständerat Wicki zu Recht gesagt hat, muss zuerst ein Bedarf bestehen. Man kann nicht auf Vorrat anpassen. Es muss im Tiefbau, in der Wirtschaft eine Teuerung von 3 Prozent aufgelaufen sein.

Wir kommen dann in die Kommissionen und würden wie üblich die KVF beider Räte fragen. Es wäre mir völlig egal, auch noch die Finanzkommissionen zu begrüßen, selbstverständlich beider Räte. Das wäre legitim.



Zu Herrn Noser: Erstens tritt dieses Gesetz kaum vor 2018 in Kraft. Was dann gilt, weiss ich nicht. Aber auch hier wäre die Voraussetzung, dass es einen Teuerungsanstieg von 3 Prozent gegeben haben muss. Bei einer negativen Teuerung gehe ich davon aus, dass auch die Bauwirtschaft geringere Kosten haben würde. Da wir die Teuerung seit 1974 nicht angepasst haben, ist eine Reduktion wirklich kein Thema. Eine theoretische Frage stellt sich aber hier natürlich.

Abstimmung - Vote

Für den Antrag der Kommission ... 40 Stimmen

Für den Antrag Föhn ... 4 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Ziff. 1a Art. 37

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 1a art. 37

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen - Adopté

Ziff. 3 Art. 7 Abs. 1; 7a; 63

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 3 art. 7 al. 1; 7a; 63

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Permettez-moi de revenir un peu en arrière, plus particulièrement à la modification de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes. Vous avez pu constater que le Conseil national a décidé une modification législative intéressante qui permettra à terme la vente d'électricité.

L'article 7a de cette loi règle la question des aires de repos. Nous l'avons traitée au sein de notre commission et, sur la base d'une proposition de Monsieur Hêche, j'ai quelques remarques à faire au sujet des mesures applicatives relatives à cette disposition. Celle-ci concerne les aires de repos et la possibilité de les équiper d'installations de carburants alternatifs - ce qui est une excellente chose - ainsi que de petites installations mobiles destinées au ravitaillement et à la restauration. On a eu l'intelligence de prévoir ces dernières qui permettront aux utilisateurs de s'occuper le temps que la voiture se recharge en électricité. Mais nous nous inquiétons des mesures applicatives qui pourraient être prises à ce

AB 2016 S 643 / BO 2016 E 643

propos. Il s'agit certes de petites installations qui peuvent être mobiles ou fixes, toutefois notre commission demande que les autorisations qui seront octroyées soient délivrées avec sagesse et bon sens. Cela pourrait être l'occasion, par exemple, de mettre en valeur les produits locaux et régionaux. C'est une remarque que notre commission adresse au conseil et elle espère que les mesures d'application seront décidées avec le bon sens qui nous caractérise tous.

Hêche Claude (S, JU): A la lumière de la discussion que nous avons eue en séance de commission et comme vient de le rappeler de manière pertinente le président de la commission, ce nouvel article devra être appliqué avec une certaine souplesse, étant donné l'évolution des équipements et les quelques expériences menées, mais surtout - j'insiste sur ce point - en tenant compte des répercussions sur l'économie locale et régionale.

En effet à ce jour, quelques entreprises réalisent et testent également de petites installations fixes avec un ravitaillement et une petite restauration en self-service. Ces structures comportent plusieurs avantages, en particulier celui de mettre à disposition vingt-quatre heures sur vingt-quatre des produits du terroir, correctement conditionnés. A nos yeux, l'élément principal à prendre en considération pour l'octroi d'une autorisation, consiste à ce que ces points de vente soient des petites vitrines qui permettent de valoriser les spécialités



locales des agriculteurs et artisans régionaux. Je dois vous dire qu'une expérience menée sur le territoire jurassien avec une installation fixe s'avère intéressante et répond à l'attente de bons nombres d'automobilistes, étant donné l'évolution des horaires de travail. Mais l'atout majeur de ce genre d'installation - j'aimerais insister sur ce point -, c'est de créer une petite niche supplémentaire permettant de soutenir les spécialités locales. Je remercie par avance Madame la conseillère fédérale de faire, comme d'habitude, preuve de souplesse dans l'application de ce dispositif légal pour tenir compte de l'économie locale et régionale.

Le président (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral peut-il confirmer qu'il appliquera la loi avec sagesse et pertinence?

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es heisst in Absatz 1: "Rastplätze dienen der kurzzeitigen Erholung." Ich nehme an, das beinhaltet auch das leibliche Wohl. Wir finden sicher eine Lösung - aber ohne Subventionen.

Angenommen - Adopté

Ziff. 4 Art. 8a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. 4 art. 8a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen - Adopté

3. Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

3. Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen

Antrag der Kommission

Text

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Reprise de projets par la Confédération dans le cadre de l'adaptation de l'arrêté sur le réseau conformément à l'article 8a de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales

Proposition de la commission

Texte

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen - Adopté

Le président (Comte Raphaël, président): Le projet 3 est ainsi liquidé puisque sa teneur est reprise dans le projet 2 (ch. 3 art. 63). Les projets 1 et 2 retournent pour leur part au Conseil national.



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**

Differenzen - Divergences

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)

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

Art. 86 Abs. 2 Bst. g

Antrag der Mehrheit
Festhalten

Antrag der Minderheit

(Allemann, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Piller Carrard, Rytz Regula)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 86 al. 2 let. g

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité

(Allemann, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Piller Carrard, Rytz Regula)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats



Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Wir behandeln auch die Differenz in Ziffer 1 Artikel 12d von Vorlage 2 in dieser Diskussion.

Allemann Evi (S, BE): In der NAF-Vorlage verbleiben zwei Differenzen. Ich spreche zur ersten Differenz, zu der ich einen Minderheitsantrag eingereicht habe.

Es geht hier um das Wörtchen "maximal". Es stellt sich die Frage, ob der zweckgebundene Teil der Mineralölsteuereinnahmen fix auf 10 Prozent oder auf maximal 10 Prozent, also mit einer gewissen Flexibilität, erhöht werden soll. Ich beantrage Ihnen hiermit, dem Ständerat zu folgen, der für "maximal 10 Prozent" optiert hat und damit möglichst ähnliche Rahmenbedingungen für Bahn und Strasse schaffen möchte. Wenn wir "maximal 10 Prozent" in die Verfassung schreiben, legiferieren wir in Analogie zur Regelung für die Bahn. Denn in Artikel 87a der Verfassung steht betreffend die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, dass "höchstens zwei Drittel" des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe in den Bahninfrastrukturfonds fließen.

Wenn wir dieselbe Flexibilität, die gerade bei Sparprogrammen relevant wird, auch auf Strassenseite gewähren wollen, müssen wir dem Ständerat folgen. Das aktuellste Beispiel dafür, dass das durchaus politische Relevanz hat, ist das derzeitige Stabilisierungsprogramm, wonach, genau gestützt auf dieses Wort "höchstens", mit einem Teil der Erträge aus der LSVA ein Sparbeitrag der Bahn ans Stabilisierungsprogramm geleistet werden soll. Dieselbe Möglichkeit müssen wir beim NAF einbauen.

Wir sind mit einer Vorlage gestartet, die an verschiedenen Stellen eine solche Flexibilität gewährleistet hätte. Inzwischen ist dieses Wort "maximal" der letzte Streitpunkt, bei dem es überhaupt noch um eine Chance geht, eine flexible Lösung vorzusehen. Die anderen entsprechenden Möglichkeiten bestehen inzwischen nicht mehr, da bei der Ausräumung der jeweiligen Differenzen fixe Beträge festgelegt worden sind, die in den NAF fließen sollen. Da gibt es bei allfälligen künftigen Sparprogrammen keine Möglichkeit, auch einen Sparbeitrag der Strasse zu erwirken.

Hinzu kommt ein anderes Argument: Die Budgethoheit liegt dann immer noch beim Parlament. Wenn "maximal 10 Prozent" in der Verfassung steht, haben wir eben die volle Flexibilität. Dann steht uns und insbesondere Ihnen als Mehrheit in diesem Rat frei, ob Sie dereinst diese 10 Prozent voll ausschöpfen wollen oder ob es in einer speziellen Situation oder auch zu Beginn, je nach Lage der Finanzmittel, eben ein bisschen weniger als 10 Prozent sein werden. Diese Budgethoheit läge auch mit der Version des Ständerates selbstverständlich nach wie vor beim Parlament.

Bereits heute ist über die Hälfte aller Bundesausgaben stark gebunden. Wenn wir hier eine fixe Zweckbindung auf 10 Prozent einführen, wie das die Mehrheit gerne hätte, dann erhöht sich dieser Anteil natürlich noch einmal, was durchaus problematisch ist. Das heisst, wenn wir stetig den stark gebundenen Anteil der Bundesausgaben erhöhen, berauben wir uns unserer eigenen Budgetfreiheit.

Das dürfen wir nicht zulassen, und deshalb bitte ich Sie im Namen der Minderheit, dem Ständerat zu folgen.

Candinas Martin (C, GR): Bei meinem Minderheitsantrag zu Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes geht es um den Teuerungsausgleich. Ich spreche hier für die Minderheit, aber auch für die CVP-Fraktion.

Worum geht es bei diesem Artikel? Mit diesem Artikel zum Teuerungsausgleich kann der Bundesrat nach Anhörung der zuständigen parlamentarischen Kommissionen die Mineralölsteuer um die Teuerung erhöhen, wenn seit der letzten Anpassung oder seit dem letzten Teuerungsausgleich der Baupreisindex um mindestens 3 Prozent gestiegen und der Bedarf ausgewiesen ist. Es handelt sich also um eine Kann-Formulierung mit verschiedenen Bedingungen, die kumulativ erfüllt sein müssen.

Mit diesem Artikel schaffen wir auch kein Präjudiz, wie teilweise behauptet wird. Wir kennen die Teuerungsanpassung bei sehr vielen Mengensteuern. Bei der LSVA ist ein Teuerungsausgleich beispielsweise seit 2005 im Gesetz vorgesehen. Auch bei der CO₂-Lenkungsabgabe ist dies der Fall. Wenn wir keinen Teuerungsausgleich haben, reduziert sich die reale Steuerbelastung, und wir können weniger investieren. Darum will die Kommissionsminderheit dem Bundesrat diesen sehr beschränkten Spielraum geben.

AB 2016 N 1461 / BO 2016 N 1461

Für die CVP-Fraktion geht es beim NAF um eine zentrale Vorlage für die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Unser Land braucht eine ausgeglichene Politik, in der die Gesamtsicht im Vordergrund steht. Wir wollen eine umfassende und gleichzeitig nachhaltige Mobilität im ganzen Land sicherstellen. Damit dies möglich ist, brauchen wir genügend Finanzmittel für die Infrastruktur. Darum ist der Ausgleich der Teuerung für die CVP-Fraktion ein zentrales Element dieser Vorlage. Wir brauchen nachhaltige Lösungen für die Finanzierung unserer Strasseninfrastruktur. Die CVP-Fraktion will die Differenzen zwischen Ständerat und Nationalrat schnell bereinigen und sich auf die Volksabstimmung konzentrieren. Die ständerätliche Kommission für Ver-



kehr und Fernmeldewesen hat sich einstimmig - stellen Sie sich dies vor, einstimmig - für die Beibehaltung des Artikels ausgesprochen, und der Ständerat ist dieser Empfehlung mit 40 zu 4 Stimmen gefolgt. Hier liegt es somit klar an unserem Rat nachzugeben.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Differenz heute zu beseitigen und meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Burkart Thierry (RL, AG): Namens der FDP-Liberalen Fraktion lade ich Sie ein, den Anträgen der Mehrheit der Kommission zu folgen.

Vorab möchte ich feststellen, dass wir bei diesem wichtigen verkehrspolitischen Geschäft auf der Zielgeraden sind, und das ist grundsätzlich ja sehr erfreulich. Es bestehen noch einzelne wenige, namentlich zwei Differenzen.

Lassen Sie mich zur ersten Differenz ein paar Überlegungen seitens der FDP-Liberalen Fraktion darlegen. Es geht darum, dass wir über den NAF drei wesentliche Elemente finanzieren müssen: erstens den Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen; zweitens die Integration und damit verbunden auch die Ausbauten des neuen Netzbeschlusses - rund 400 Kilometer Strassen, die zum Bund übergehen -; und drittens die Agglomerationsprogramme. All diese Projekte, die wir hier auch mit dem NAF eingestellt und eigentlich genehmigt haben, tragen ein Preisschild. In diesem Zusammenhang sind wir der Auffassung, dass diese Projekte entsprechend auch ehrlich finanziert sein müssen.

Wir stellen fest, dass wir bereits beim Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen eigentlich eine jährliche Unterfinanzierung von durchschnittlich etwa 100 Millionen Franken haben. Das heisst, ab 2021/22 fällt der NAF bereits in ein Minus. In diesem Sinne haben wir auch, wenn wir jetzt hier der ständerätlichen Version folgen, das Risiko einer Unterfinanzierung nicht nur der Nationalstrassen, sondern auch der Ausbauten beim Netzbeschluss. Und selbstverständlich bemisst sich der Teil für die Agglomerationsprogramme anhand des NAF-Bestandes, es sind nämlich 9 bis 12 Prozent. Das heisst, je weniger im NAF eingestellt ist, desto weniger Mittel sind für die wichtigen regionalpolitischen Projekte vorhanden. In diesem Sinne sind wir der Auffassung, dass die Finanzierung grundsätzlich gewährleistet sein muss.

Lassen Sie mich noch ein Element anführen zur Behauptung, es sei vergleichbar mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Beim BIF haben wir eine völlig andere Situation. Dort geht es um 5,3 Milliarden, beim NAF lediglich um 3 Milliarden Franken. Beim BIF gehen 2,3 Milliarden Franken direkt aus der Bundeskasse in den Fonds, beim NAF kennen wir einen solchen Mechanismus nicht. Schliesslich handelt es sich bei der LSVA, dieser Variablen beim BIF, um Geld von der Strasse. In diesem Sinne sind wir der Auffassung, die Fonds seien nicht vergleichbar.

Deshalb bitte ich Sie namens der FDP-Liberalen Fraktion, der Mehrheit der Kommission zu folgen und die Projekte, die wir mit dem NAF beschliessen, grundsätzlich zu finanzieren.

Hadorn Philipp (S, SO): Ja, Kollege Burkart hat Recht: Die Vorlage hat ein Preisschild, im Moment sind es wohl etwa 650 Millionen Franken, für die in die Bundeskasse gegriffen wird.

Zwei Differenzen liegen noch vor. Der Ständerat hat der Mehrheit dieses Rates bereits weitgehende Zugeständnisse gemacht. Die recht schamlosen Vertreter der Strasseninteressen schaffen es ausser bei zwei Differenzen, alles Erwünschte zu erhalten: Die 400 Millionen Franken aus der Autoimportsteuer sind von allfälligen Spar- und Abbauprogrammen nicht betroffen; anstelle der erforderlichen Erhöhung des Benzinpreises um 12 Rappen gibt es nun nicht einmal die vom Bundesrat pragmatisch vorgeschlagene Erhöhung um 6 Rappen, sondern lediglich eine um 4 Rappen.

Jetzt liegt bei Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g noch die Differenz vor, welche sich um das Wörtchen "maximal" dreht. Eine Zweckbindung von 10 Prozent der Mineralölsteuer entspricht etwa 250 Millionen Franken. Das Wort "maximal" bedeutet, dass im Falle von Ausgabenreduktionen, also von Sparprogrammen, der Anteil für die Strasse verringert werden könnte. So hätte das Parlament die Möglichkeit, im Bedarfsfall auch in diesem Bereich die Ausgaben zu reduzieren, um allfällige finanzpolitische Ziele, beispielsweise auch die Vorgaben der Schuldenbremse, zu erreichen. Bereits die gegenwärtige NAF-Vorlage reisst wie gesagt ein Loch von 650 Millionen Franken in die Bundeskasse. Das ist ein beachtliches Loch.

Bei der NAF-Vorlage darf es nicht darum gehen, den öffentlichen gegen den Individualverkehr oder den Schienen- gegen den Strassenverkehr auszuspielen. Das vom Bundesrat vorgeschlagene Stabilisierungsprogramm verlangt Reduktionen, über die in Kürze im Ständerat und später auch bei uns gestritten wird. Sparprogramme zu verlangen, aber dann derart grosse Spielräume zu verschenken, das scheint mir leichtsinnig und auch ein bisschen scheinheilig. Ein nächstes Sparprogramm des Bundes könnte nicht mit Geldern beider Verkehrsträger umgesetzt werden, sondern nur mit Bahngeldern aus diesen Bereichen. Das geht nicht und hätte für unser gesamtes Verkehrssystem schwere, nachteilige Folgen. Auch der gestalterische Spielraum



würde massiv eingeengt, und das würde zu schweren, unerwünschten Folgen führen.

Wir bitten Sie, dem Antrag der Minderheit Allemann Folge zu geben und damit zugleich ein Minimum an Augenmass und die Budgethoheit des Parlamentes zu wahren.

Beim zweiten Minderheitsantrag geht es darum, die Einnahmen auf der Basis der Teuerung erhöhen zu können. Dies gibt es bereits in vielen anderen Bereichen. Das soll und darf sicherstellen, dass bei einer Teuerung der wertmässige Anteil der Steuer mit steigt. Die vorliegende Formulierung ist sinnvoll, sie gibt in Teuerungssituationen den erforderlichen Spielraum, damit Projekte trotzdem realisiert werden können. Der Antrag der Minderheit Candinas beinhaltet mit der Variante Ständerat übrigens zwei Hemmschwellen für eine teuerungsbedingte Anpassung der Steuer: erstens die erwähnte Kann-Formulierung, und zweitens muss der teuerungsbedingte Anstieg des Baupreisindex mindestens 3 Prozent betragen.

Wir alle werden bei den Diskussionen um das Stabilisierungsprogramm über die daraus resultierende Destabilisierung staatlicher Leistungen klagen. Staatliche Leistungen, welche von Sparprogrammen betroffen sind, würden wohl auch Bereiche betreffen, die wir persönlich kennen, bei denen wir den Eindruck haben, gerade diese müssten geschützt werden. Schaffen wir doch nicht noch zusätzliche Instrumente, welche uns zwar zum Teil noch nicht jetzt, aber in wenigen Jahren ganz bestimmt schwere Probleme bescheren und faktisch das Parlament ein wenig entmündigen würden.

Die SP-Fraktion wird die beiden Minderheiten unterstützen. Nehmen doch auch Sie diese finanzpolitische Verantwortung wahr. Tun Sie das Gleiche, damit wir in Zukunft hier im Parlament Entscheidungen treffen können.

Rytz Regula (G, BE): Der NAF, den wir jetzt diskutieren, wird voraussichtlich im Frühling 2017 in die Volksabstimmung kommen. Es geht ja um eine Verfassungsänderung. Auf dem Weg durch die Institutionen ist er von einer finanztechnischen Reform zu einer veritablen Strassenbauoffensive mutiert.

Ich erinnere Sie gerne noch einmal an die ursprünglichen Pläne des Bundesrates - eines Bundesrates übrigens, in

AB 2016 N 1462 / BO 2016 N 1462

dem die Vertreterinnen und Vertreter von SVP, FDP, CVP und früher auch noch der BDP eine Mehrheit hatten und haben. Präzis dieser bürgerliche Bundesrat hat im Jahr 2013 vorgeschlagen, einen Strassenfonds zu schaffen und ihn mit zusätzlichen Finanzierungsquellen zu füttern. Diese sind nötig, um die tendenziell sinkenden Einnahmen aus den Mineralölsteuern aufzufangen und vor allem auch um die Agglomerationsprogramme zu sichern, die auch uns Grünen sehr wichtig sind.

Im Vernehmlassungsentwurf wurden deshalb ein Mineralölsteuerzuschlag von 12 bis 15 Rappen, eine Erhöhung also, und die Zweckbindung eines Teils der Automobilsteuer verlangt. Genau das waren die Finanzquellen, die eben die Strassenfinanzierung und den Strassenunterhalt auch in der Zukunft sichern sollten.

Nach einem Aufschrei der Strassenlobby und unter dem Druck der Milchkuh-Initiative ist der Bundesrat zurückgekrebst. In der Botschaft an das Parlament wurde der Beitrag der Autofahrer bereits auf 6 Rappen reduziert. Dafür sollte die gesamte Automobilsteuer, also 400 Millionen Franken, von der Bundeskasse in die Strassenkasse verschoben werden. Der Ständerat hat dann noch einen draufgesetzt und zusätzlich maximal 10 Prozent der Mineralölsteuer aus der Bundeskasse abgezweigt, um den Netzbeschluss zu finanzieren. Der Beitrag der Autofahrer an die gesamte Ausbauoffensive dagegen wurde gleichzeitig auf 4 Rappen pro Liter Treibstoff reduziert. Das heisst, dass mit diesem neuen Strassenfonds nun insgesamt 700 Millionen Franken zusätzlich von der Bundeskasse in die Strassenkasse fliessen.

Als ob das nicht genug wäre, will die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen noch einmal tief in die Bundeskasse greifen. Erstens will sie auf die Einführung des Teuerungsausgleichs auf der Mineralölsteuer verzichten, Sie haben das vorhin gehört. Zweitens lehnt sie, anders als bei Fabi, jede Flexibilität bei der Budgetierung der Fondseinlagen ab. Selbst wenn Finanzminister Maurer das Wasser bis zum Hals oder sogar bis zur Nase stehen würde, müssten jedes Jahr stur zusätzliche 700 Millionen Franken in die Strassenkasse einbezahlt werden. Das wäre ganz unabhängig davon, ob genügend baureife Projekte vorliegen würden oder nicht, ganz unabhängig davon, ob die Kasse bereits prall gefüllt wäre, ganz unabhängig davon auch, ob dringlichere Aufgaben zu erledigen wären.

Jedes Unternehmen dieser Welt würde sich im eigenen Budget für Flexibilität und für Entscheidungsspielräume einsetzen. Aber der Nationalrat will offenbar vor allem dafür sorgen, dass es dem "Beton" gutgeht, und das ist finanzpolitisch verantwortungslos.

Sie alle kennen ja den finanzpolitischen Spielraum, die finanzpolitische Situation des Bundes. Trotzdem entscheiden Sie hier immer wieder dafür, dass Geld in absolut einseitige Massnahmen investiert wird: mehr





Geld fürs Militär wie gestern, mehr Geld für Unternehmenssteuergeschenke, mehr Geld für den Strassenbau. Gleichzeitig sparen Sie bei den Prämienvorbilligungen.

Wie wollen Sie das den Menschen in diesem Land erklären? Die klare Ablehnung der Milchkuh-Initiative hat doch gezeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger nicht willens sind, die Strasseninfrastruktur in diesem Land zu vergolden - übrigens auch die Bahninfrastruktur nicht, das muss ich hier ganz klar sagen. Auch beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs dürfen wir nicht übertreiben, sonst werden die Billettpreise immer weiter ansteigen. 15 Prozent betrug in den letzten Jahren die Teuerung bei den Billettpreisen. Die Schere zwischen der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und der Nutzung der Strasse wird sich von den Kosten her in Zukunft immer mehr öffnen. Wenn wir hier weiterfahren, wenn Sie heute darauf verzichten, den Teuerungsausgleich zu gewährleisten, und wenn Sie die Flexibilisierungsmöglichkeiten bei den Fondseinlagen heute verwerfen, dann kann von Gleichbehandlung von Strasse und Schiene keine Rede mehr sein.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der grünen Fraktion, bei den beiden Differenzen, die heute noch zur Debatte stehen, jeweils der Minderheit und damit dem Ständerat und dem Bundesrat zu folgen. Wenn Ihre eigenen Bundesräte aus der SVP, aus der CVP, aus der FDP zur finanzpolitischen Vernunft aufrufen, dann sollte der Fall für Sie doch eigentlich klar sein!

Giezendanner Ulrich (V, AG): Geschätzte Kollegin Rytz, wie werden Sie in der nächsten Session argumentieren, wenn wir für den öffentlichen Verkehr, für die Bahnen, 13,2 Milliarden Franken bewilligen und in Bezug auf die Bundesfinanzen beim öffentlichen Verkehr nicht übertreiben sollten?

Rytz Regula (G, BE): Frau Bundesrätin Leuthard wird nachher, wie sie das auch in der Kommission gemacht hat, sicher noch erklären, dass man beim öffentlichen Verkehr die Möglichkeiten bezüglich Investitionen in den nächsten Jahren nicht maximal ausschöpfen wird, weil der öffentliche Verkehr einen Beitrag an die Stabilisierung der Bundesfinanzen leisten wird. Mit den Entscheidungen, die Sie nachher treffen werden - ich gehe so weit, das vorauszusagen -, wird die Strasse keinen Beitrag an die Sanierung der Bundesfinanzen leisten. Das ist finanzpolitisch verantwortungslos und eine Ungleichbehandlung von Bahn und Strasse, die wir hier nicht akzeptieren können.

Guhl Bernhard (BD, AG): Frau Rytz, vorweg möchte ich auf Ihr Votum eingehen. Eine höhere Zweckbindung der Mineralölsteuer war politisch durchaus gewollt, und nach der letzten Abstimmung war es ja auch so angedacht, dass wir von der Mineralölsteuer mehr direkt für die Strasse zweckbinden, damit es eben nicht die grossen Diskussionen gibt.

Seien wir ehrlich: Wenn wir nun im Verfassungsartikel das Wörtchen "maximal" belassen würden, dann hätten wir Jahr für Jahr in der Budgetdebatte eine riesige Diskussion über Strasse und Mineralölsteuer. Es würde gefragt: Wie viel soll's denn sein? Wie viel dürfen wir von der Strasse, von der Mineralölsteuer, für die Bundeskasse abzwacken? Das wäre eine politische Diskussion, die dann Jahr für Jahr wiederkäme, und eine solche Diskussion bringt uns nicht weiter. Der Ständerat hat vorweg den Netzbeschluss in diese Vorlage aufgenommen, und diesen Netzbeschluss gilt es sicher zu finanzieren. Und darum brauchen wir dieses Wörtchen "maximal" in diesem Artikel nicht - im Gegenteil, es schadet.

Die BDP-Fraktion wird bei beiden Differenzen an der Haltung des Nationalrates festhalten, wobei ich signalisieren möchte, dass wir uns im Sinne eines Kompromisses bei Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes vorstellen könnten, letztendlich der Minderheit und dem Ständerat zu folgen. Aber in dieser Runde stimmen wir noch der Mehrheit der Kommission des Nationalrates zu.

Grossen Jürg (GL, BE): Wir befinden uns in der Differenzbereinigung, und die Fronten sind bis jetzt verhärtet. Die zwei verbleibenden Differenzen sind im Vergleich zur gesamten Vorlage zwar nicht mehr essenziell. Dennoch geht es um grundsätzliche staats- und finanzpolitische Fragen.

Mit der Streichung des Wortes "maximal" in Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g der Bundesverfassung will die Mehrheit der Kommission im Gegensatz zum Ständerat auf jeglichen finanzpolitischen Spielraum verzichten. Der Strassenbau soll also nach Ansicht der Mehrheit als einziger Bereich des Bundes von Sparprogrammen komplett verschont bleiben. Eine Reduktion der Beiträge aus der allgemeinen Bundeskasse an den NAF wäre damit nicht mehr möglich, auch nicht, wenn der NAF über ausreichende Reserven verfügen würde und in anderen Bereichen die Mittel dringend gebraucht würden.

Bei der Finanzierung und dem Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) ist in der Bundesverfassung festgelegt, dass dem Fonds "höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe" zugewiesen werden. Damit ist mit in absoluten Zahlen einer Milliarde Franken ein sehr grosser Handlungsspielraum definiert, von welchem beim aktuellen Stabilisierungsprogramm auch Gebrauch gemacht wird.



AB 2016 N 1463 / BO 2016 N 1463

Fügen wir diesen Zusatz "maximal" ein, sprechen wir bei der Strasse von einem Finanzspielraum von insgesamt 250 Millionen Franken. Das ist das Mindeste, was wir Grünliberalen verlangen. Die rechtsbürgerlichen Finanzpolitiker beklagen sich zu Recht - zusammen mit uns - immer wieder über zu viele gebundene Ausgaben. Genau bei dieser Differenz hätten Sie nun die Möglichkeit, weniger Ausgaben fix zu binden. Ich bitte Sie, hier finanzpolitisch konsequent zu sein und die Minderheit und damit die Version des Ständerates zu unterstützen.

Den mehr oder weniger automatischen Teuerungsausgleich bei der Mineralölsteuer, den die Minderheit in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes fordert, lehnen wir hingegen ab. Auch wenn damit dem Bundesrat ein Mittel gegeben würde, um die Autofahrer mit höheren Mineralölsteuern stärker zu belasten, gewichten wir grundsätzliche Überlegungen stärker. Wir Grünliberalen wollen die Kompetenz für Steuererhöhungen dem Parlament überlassen und nicht dem Bundesrat. Wir unterstützen hier deshalb die Mehrheit.

Das mit dem NAF nun neu definierte Infrastrukturfinanzierungssystem für Nationalstrassen ist für uns höchstens eine Übergangslösung und muss ohnehin in absehbarer Zeit durch ein neues System ersetzt oder zumindest umgebaut und ergänzt werden, dann nämlich, wenn ein grosser Teil der Autos elektrisch und wohl zudem selbstfahrend unterwegs ist. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer fallen allmählich weg, die Strasseninfrastruktur kann wesentlich effizienter genutzt und mehr Verkehr auf derselben Fläche abgewickelt werden. Eine intelligente Verkehrslenkung und eine verursachergerechte Verkehrs- und Infrastrukturfinanzierung über ein Mobility-Pricing bleiben deshalb unser klares Ziel. Wer Verkehrsinfrastruktur benutzt, soll verbrauchs- und zeitabhängig dafür bezahlen. Das ist für uns selbstverständlich.

Wir Grünliberalen vermissen in dieser Vorlage das Augenmass. Dieses ging unter dem Eindruck der, wie wir heute wissen, chancenlosen Milchkuh-Initiative in beiden Räten verloren. Dass der Ständerat vor diesem Hintergrund bei der verbleibenden Differenz im Mineralölsteuergesetz nicht zumindest einen halben Schritt zurück gemacht hat, verstehen wir nicht. Jährlich über 600 Millionen Franken aus der Bundeskasse für den Strassenbau abzuzweigen und im Gegenzug die Autofahrer nur gerade mit 4 zusätzlichen Rappen pro Liter Benzin zu belasten ist unverantwortlich. Wenn nun auch die beiden noch offenen Differenzen nicht in unserem Sinne herauskommen, werden wir Grünliberalen die Vorlage in der Schlussabstimmung ablehnen.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Es bestehen tatsächlich noch zwei Differenzen, und zwar gewichtige Differenzen, weil die Bestimmungen in der Verfassung enthalten sind und, wahrscheinlich im nächsten Februar, obligatorisch zur Abstimmung gelangen. Zum selben Zeitpunkt wird auch über die Unternehmenssteuerreform III abgestimmt werden.

Es wurde zu Recht gesagt: Der Ständerat ist in der letzten Runde Ihren Anliegen entgegengekommen, indem er gesagt hat, dass die 400 Millionen Franken aus der Autoimportsteuer nicht nur für den Fonds zweckgebunden, sondern auch unantastbar und vor jedem Sparprogramm geschützt sind - okay. Der Ständerat hat auch eine zweite Differenz ausgeräumt: Gemäss den Übergangsbestimmungen sollen zu Beginn der Fondstätigkeit, voraussichtlich im Jahr 2018, die ersten 5 Prozent der Mineralölsteuererhöhung auch unantastbar sein; sie sind also fix dem Fonds zugewiesen.

Jetzt geht es noch um die Frage der insgesamt 10 Prozent der Mineralölsteuer. Es geht also um die Frage, ob Sie wollen, dass hier ab dem Jahr 2020 eventuell, gemäss Version des Ständerates, bei einem allfälligen Sparprogramm die Strasse auch einen Beitrag leistet, oder ob Sie die Strassengelder im Fonds von Verfassung wegen nicht nur der Schuldenbremse, sondern in Zukunft bei schwierigen Situationen des Bundeshaushaltes sogar gänzlich jeglichem Zugriff entziehen wollen.

Es ist deshalb zuerst einmal auch eine staatspolitische Frage: Denn Sie schaffen mit dieser Privilegierung eine klare Ungleichbehandlung gegenüber der Bahnfinanzierung und eine klare Ungleichbehandlung gegenüber allen anderen Ausgabenpositionen des Bundes, weil alle anderen Ausgabenpositionen des Bundes selbstverständlich der Budgethoheit des Parlamentes unterstehen und somit die Möglichkeit besteht, dass in einem Sparprogramm auf sie zurückgegriffen wird.

Wir haben von Anfang an gesagt, dass es für uns sehr wichtig ist, die Strassenfinanzierung genau gleich wie die Bahnfinanzierung auszugestalten, das heisst, auf Verfassungsstufe den Fonds zu schaffen, auf Verfassungsstufe die Zweckbindung der Mittel in dieser Fondslösung festzulegen und auch die Finanzierung auf Verfassungsstufe zu regeln. Das haben wir gemacht. Wenn Sie aber jetzt das Wörtchen "maximal" in Artikel 86 streichen, haben Sie eine Ungleichbehandlung von Bahn und Strasse. Es ist so, dass gemäss Bundesverfassung heute bei der Bahnfinanzierung höchstens zwei Drittel der LSVA jeweils dem BIF zugewiesen werden. Sie entscheiden jedes Jahr ohne grosse Debatte in der Regel, dass diese zwei Drittel der LSVA dem BIF eben



zugewiesen werden. Dasselbe System strebt der Bundesrat für die Strasse an: dass im Normalfall diese 10 Prozent zusätzlich in den NAF fliessen, aber eben im Normalfall und nicht automatisch.

Es wurde richtig gesagt: Bei der Strasse sind nicht alle Anliegen vollkommen ausfinanziert. Das ist jedoch nicht das Problem des Bundesrates, sondern das ist aufgrund Ihrer Beschlüsse so. Sie haben den Netzbeschluss integriert. Das ist in Ordnung. Aber Sie haben ihn nicht ausfinanziert. Mit der Finanzlösung für den Netzbeschluss fehlen ab 2020 jedes Jahr rund 120 Millionen Franken, die nicht finanziert sind. Das Problem muss man dann mal lösen. Wenn Sie hier das Wörtchen "maximal" streichen, haben Sie diese Finanzierung nicht geregelt; da bleibt für die Zukunft eine offene Frage.

Sie haben auch statt 6 Rappen 4 Rappen gesprochen. Das kann man auch tun. Aber es sind Ihre Beschlüsse, die dazu führen, dass wir ab 2020 zwar jährlich 3,4 Milliarden Franken für die Nationalstrassenfinanzierung und die Agglomerationsprogramme ausgeben, dies aber nicht ausfinanziert ist. Deshalb muss man hier schon auch ehrlich sein. Sie werden irgendwann in fünf bis acht Jahren über eine zweite Tranche zu entscheiden haben, bei der entweder wieder die Vignette oder die zweiten 4 bis 6 Rappen zur Debatte stehen werden. Das ist so, das kann man nicht wegdiskutieren, und daran ändert das Wörtchen "maximal" überhaupt nichts.

Wir finden es zudem richtig, dass man hier eine Lösung findet. Denn wir haben jetzt - das war die Überlegung des Ständerates - die Autoimportsteuer unangetastet belassen. Das heisst, 400 Millionen Franken sind im Normalfall sicher in der Strassenfinanzierung. Jetzt, bei diesen 10 Prozent, geht es ja um höchstens 250 Millionen Franken im Jahr, die zur Debatte ständen, und nicht um rund 900 Millionen, wie das z. B. bei der LSWA bzw. bei der Bahn der Fall ist. Auch hier meine ich, dass das vertretbar ist.

Der Bundesrat unterscheidet - Sie sehen das im aktuellen Stabilisierungsprogramm - sehr wohl, was die verschiedenen Verkehrsträger brauchen. So legen wir Ihnen im Moment mit diesem Stabilisierungsprogramm über drei Jahre einen Sparbeitrag bei der Strasse von rund 63 Millionen Franken und bei der Bahn von rund 230 Millionen vor. Sie sehen also, dass wir auch hier gewichten.

Ich bitte Sie deshalb, bei dieser Differenz - es ist eine Verfassungsbestimmung, die Sie ja auch noch in einer Volksabstimmung durchbringen müssen - im Sinne des Ständerates zu überlegen und hier eben staats- und finanzpolitisch die Weichen richtig zu stellen.

Was die zweite Differenz bezüglich der Teuerung betrifft, so möchte ich nicht wiederholen, was gesagt wurde. Es ist korrekt, wir haben heute schon in der Gesetzgebung Möglichkeiten, mit denen der Bundesrat im Bedarfsfall die Teuerung ausgleichen kann. Das ist z. B. bei der Schwerverkehrsabgabe der Fall; das hier steht in Analogie dazu. Es ist halt effektiv auch eine Lehre aus der Geschichte: Wenn wir über vierzig, fünfzig Jahre die Teuerung nicht ausgleichen, ist es

AB 2016 N 1464 / BO 2016 N 1464

dann viel schwieriger, als wenn wir regelmässig bei Bedarf diese Abgabe wieder mal anpassen, zumal die Tiefbauteuerung natürlich jedes Jahr bei den Kosten anfällt.

Auch hier bitte ich Sie, Ihre Lösung so anzupassen, dass Sie die Differenz mit dem Ständerat beiseiteschaffen.

Regazzi Fabio (C, TI), für die Kommission: Wir haben heute beim Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zwei Differenzen mit dem Ständerat zu bereinigen. Es sind die zwei letzten. Für viele biegen wir mit dieser Vorlage heute deshalb faktisch auf die Zielgerade ein. Das Parlament hat im Rahmen seiner Beratungen wesentliche Eckpunkte in die Vorlage eingebracht und ihr seinen Stempel aufgedrückt. Zu erwähnen sind an dieser Stelle der Verfassungsartikel, welcher den Zweck der neuen Regelungen aufnimmt, und die Integration des Netzbeschlusses. Die konstruktive Arbeit in den beiden Räten hat von allen Seiten Kompromissbereitschaft verlangt. Auch in konstruktiven Verhandlungen darf und muss der eigene Standpunkt mit Überzeugung vertreten werden. Bei einem solchen Prozess gibt es nicht eine richtige und auch nicht falsche Lösungen. Wenn wir heute die beiden Differenzen bereinigen oder an unseren Beschlüssen festhalten, dann sind die Diskussionen auch vor diesem Hintergrund zu sehen.

Die beiden verbleibenden Differenzen betreffen die Zweckbindung der Mineralölsteuererträge zugunsten des NAF im Rahmen von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe g der Bundesverfassung und den automatisierten Teuerungsausgleich gemäss Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes. Die Mehrheit der Kommission bittet Sie, bei beiden Punkten an unseren Beschlüssen festzuhalten. Warum?

Beim Verfassungsartikel möchten wir den zusätzlichen Anteil aus den Mineralölsteuererträgen, der in den NAF fliessen soll, auf 10 Prozent fixieren. Der Ständerat möchte mit der Formulierung "maximal 10 Prozent" offenlassen, ob es nun 0 oder eben 10 Prozent sind, die in den NAF fliessen sollen. Das heisst, wir sprechen von Fondseinlagen, die im Extremfall pro Jahr in der Grössenordnung zwischen 0 und 250 bis 300 Millionen Franken schwanken können.



Aus den folgenden Gründen bittet Sie die Kommissionmehrheit, am klaren Entscheid dieses Rates festzuhalten: Erstens ist der NAF selbst mit der Lösung des Nationalrates unterfinanziert. Zweitens machen flexible Einlagen bei einer Unterfinanzierung keinen Sinn.

So, wie der NAF heute konzipiert ist, ist er mit der Integration des Netzbeschlusses unterfinanziert. Selbst wenn wir an unserem Beschluss festhalten, fehlen pro Jahr rund 100 Millionen Franken, und dies nur schon, wenn bei den neu ins Nationalstrassennetz aufgenommenen Strecken keine grösseren Projekte in Angriff genommen werden. Solche Projekte existieren aber und sind auch baureif. Mit anderen Worten: Wir können bereits heute absehen, dass wir schon bald mehr Geld benötigen. Dieses Geld werden wir von den Strassenbenützern verlangen müssen.

Wir sollten heute daher ehrlich mit uns selber sein: Wenn wir den NAF auf eine einigermaßen vertretbare finanzielle Basis stellen wollen, dann müssen wir die 10 Prozent ausschöpfen und die Formulierung des Ständerates ablehnen. Ansonsten müssen wir bei der Integration des Netzbeschlusses dem Bürger reinen Wein einschenken und transparent offenlegen, dass zwar diese oder jene Strecke nun Teil des Nationalstrassennetzes geworden ist, sich ansonsten aber nichts, rein gar nichts ändert.

Wir haben in der Kommission auch den oft vorgebrachten Einwand diskutiert, dass es Flexibilität brauche, zumindest bei einer Einlage, und das sei auch bei Fabi so der Fall. Tatsächlich haben wir beim NAF eine Art Gegenstück zu Fabi mit einer ähnlichen Grundkonstruktion. Es gibt aber wesentliche Unterschiede. So haben wir bei den Fonds ganz andere Grössenordnungen. Bei Fabi haben wir im Parlament neu 2,85 Milliarden Franken fix dem Bahninfrastrukturfonds zugewiesen; da gibt es keine Flexibilität. Im Weiteren bezahlen die Kantone 500 Millionen Franken - ebenfalls ohne Flexibilität. Nicht zuletzt läuft noch die befristete Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bis maximal 2030 weiter mit 310 Millionen Franken aus dem Neat-Viertel und 300 Millionen Franken aus dem Mehrwertsteuer-Promille. Insgesamt also werden rund 4 Milliarden Franken pro Jahr fix zugewiesen. Dann erst kommt zu dieser fixen Zuweisung die "flexible Formulierung" der LSVA hinzu, die ja bekanntlich vom Strassengüterverkehr eingebracht wird. Es gibt Flexibilität, aber auf sehr hohem Niveau. Wir wissen nicht zuletzt beim NAF bereits heute, dass die Einlagen für die Finanzierung des ausgewiesenen Bedarfs nicht ausreichen. Wir können mit dieser Finanzierung nur starten, weil noch gewisse Reserven vorhanden sind. Flexibilität bei den Einlagen ist daher beim NAF fehl am Platz. Flexibilität heisst nämlich im Klartext, dass man auch weniger als 10 Prozent einlegen können möchte. Das würde jedoch nur dazu führen, dass Nationalstrassen- oder Agglomerationsverkehrsprojekte weiter verzögert und hinausgeschoben würden, mit allen Konsequenzen für die Staus und für unsere Volkswirtschaft.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommissionmehrheit - der Entscheid fiel mit 16 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung -, an unserem Beschluss festzuhalten und die NAF-Finanzierung auf eine solide Basis zu stellen. Eine Minderheit Allemann beantragt Ihnen, der Formulierung des Ständerates zuzustimmen, mit der Begründung, dass damit auch beim NAF, in Analogie zum BIF, eine Flexibilität zugunsten der Sparprogramme gewährt wird.

Ein paar Worte zum Thema Teuerung: Der Bundesrat hat in Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes eine Kompetenzverschiebung an den Bundesrat für eine Anpassung des Steuertarifs für die Mineralölsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag im Falle einer gewissen Bauteuerung vorgesehen. Auch hier will die Kommissionmehrheit an unserem Beschluss festhalten. Gemäss Artikel 4 des NAF-Gesetzes überprüft der Bundesrat ja regelmässig, ob die Mittel des Fonds für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 86 Absatz 1 der Bundesverfassung genügen. Ist dies nicht der Fall, so beantragt er eine Anpassung der Verbrauchssteuern inklusive Zuschlag und Abgaben gemäss Artikel 86 Absatz 2 der Bundesverfassung. Mit dieser Regelung wird im NAF-Gesetz unterstrichen, dass es sich hier um eine Kostenanlastungssteuer handelt. Bei einer Kostenanlastungssteuer sollen eben die zu deckenden Kosten als Massstab für den Steuertarif genommen werden und nicht ein Teuerungsindex.

Für die Kommissionmehrheit ist das der korrekte Weg, wie der zusätzliche Mittelbedarf gedeckt werden soll. Es braucht dafür nicht noch eine Kompetenzverschiebung im Mineralölsteuergesetz.

Die Kommissionmehrheit beantragt Ihnen - der Entscheid fiel mit 15 zu 9 Stimmen -, an unserem Beschluss festzuhalten und Artikel 12d des Mineralölsteuergesetzes zu streichen. Die Minderheit Candinas beantragt Ihnen, dem Ständerat zuzustimmen und damit dem Bundesrat aufgrund der Teuerung und bei ausgewiesenem Bedarf die Kompetenz zur Anpassung des Steuertarifs zu geben, wie dies auch bei vielen anderen Bereichen der Fall ist.

Hiltbold Hugues (RL, GE), pour la commission: La Commission des transports et des télécommunications s'est réunie le 19 septembre dernier pour examiner les divergences avec le Conseil des Etats sur le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Il subsiste encore, vous l'avez entendu, deux



divergences. La première porte sur le projet 1, à savoir l'article 86 alinéa 2 lettre g de la Constitution fédérale, qui traite de l'alimentation du fonds. La deuxième divergence concerne le projet 2, à savoir l'article 12d de la loi sur l'imposition des huiles minérales, qui traite de la compensation du renchérissement.

A l'article 86 alinéa 2 lettre g de la Constitution fédérale, la commission a maintenu la décision de notre conseil par 16 voix contre 7 et 1 abstention. La majorité de la commission a préféré conserver une solution qui prévoit que les chiffres concernant la part des recettes provenant de l'impôt sur les huiles minérales obligatoirement affectée à la circulation routière ne constituent plus des plafonds, mais des

AB 2016 N 1465 / BO 2016 N 1465

valeurs fixes; d'où le fait que l'expression "au plus" a été biffée du projet. La proposition de la minorité Allemann vise au contraire à adhérer à la décision du Conseil des Etats, considérant qu'il serait souhaitable, à ce titre et 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.

A l'article 12d de la loi sur l'imposition des huiles minérales, la commission a décidé de maintenir la décision de notre conseil par 15 voix contre 9 et aucune abstention. La majorité de la commission a confirmé sa décision de renoncer à la compensation du renchérissement lors de la fixation du montant de la surtaxe sur les huiles minérales. Elle 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. Les partisans de la proposition de la minorité Candinas pensent au contraire qu'il faut laisser cette latitude au Conseil fédéral et demandent d'adhérer à la décision du Conseil des Etats.

Je vous invite donc, au nom de la majorité de la commission, à soutenir ses propositions, conformément aux décisions de notre conseil, pour les deux divergences encore existantes.

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13942)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 61 Stimmen

(0 Enthaltungen)

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes

Ziff. 1 Art. 12d

Antrag der Mehrheit

Festhalten

Antrag der Minderheit

(Candinas, Allemann, Amherd, Ammann, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Piller Carrard, Rytz Regula)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 1 art. 12d

Proposition de la majorité

Maintenir

Proposition de la minorité

(Candinas, Allemann, Amherd, Ammann, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Piller Carrard, Rytz Regula)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/13943)

Für den Antrag der Mehrheit ... 106 Stimmen

**AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL**

Nationalrat • Herbstsession 2016 • Achte Sitzung • 21.09.16 • 08h00 • 15.023
Conseil national • Session d'automne 2016 • Huitième séance • 21.09.16 • 08h00 • 15.023



Für den Antrag der Minderheit ... 79 Stimmen
(0 Enthaltungen)



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**

Differenzen - Divergences

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)

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

Art. 86 Abs. 2 Bst. g

Antrag der Kommission

g. in der Regel 10 Prozent des Reinertrags ...

Art. 86 al. 2 let. g

Proposition de la commission

g. en règle générale 10 pour cent du produit net ...

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Nous traitons au sein de notre conseil pour la troisième fois le projet FORTA. En effet, nous avons entamé l'examen de cet objet avec le débat d'entrée en matière à la session d'automne 2015. Aujourd'hui, nous sommes encore en présence de deux divergences avec le Conseil national.

Votre commission s'est réunie le 22 septembre 2016, et ses membres espèrent que les dernières propositions permettront l'aboutissement de ce projet tant attendu.

La première divergence concerne l'article 86 alinéa 2 lettre g. En effet, l'expression "au plus 10 pour cent" provenant de l'impôt sur les huiles minérales fait débat au sein des deux conseils, qui ont maintenu les diver-





gences. Nous devons trouver un accord sur l'usage budgétaire de l'affectation au fonds de 10 pour cent du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants. Ce sont 250 millions de francs par an pour des investissements qui sont en jeu, somme qui pourrait être affectée à d'autres tâches que celles prévues dans le projet FORTA. Lors du premier débat, notre conseil a décidé d'introduire les termes "au plus", par 27 voix contre 15. Le Conseil national a biffé cette adjonction au texte, par 130 voix contre 64.

Lors du deuxième débat, notre conseil a décidé de maintenir sa version, par 24 voix contre 21, mais le Conseil national a décidé avec succès de biffer les termes "au plus", par 124 voix contre 61.

Fort de ce constat et avec la volonté de rechercher un compromis, votre commission, sur la base de la proposition de deux collègues, vous invite à adopter l'inscription des termes "en règle générale" au lieu de "au plus" dans la législation. Il va de soi qu'il faut interpréter ces termes comme s'appliquant à un montant réservé à l'usage du fonds, que c'est un maximum de 10 pour cent et que c'est selon des circonstances particulières que le Conseil fédéral pourrait proposer d'inscrire au budget un taux inférieur à 10 pour cent. Cette proposition a été acceptée, à l'unanimité, par la commission.

Pour ce qui concerne l'article 12d alinéa 1 de la loi sur l'imposition des huiles minérales, il s'agit de la compensation du renchérissement pour les tarifs de l'impôt sur les huiles minérales. La commission vous propose, de nouveau à l'unanimité, de maintenir la décision de notre conseil de s'en tenir au projet du Conseil fédéral. Elle considère en effet que cette disposition permettra de contrer la baisse en valeur réelle des recettes due à l'inflation et qu'elle permettra d'éviter de devoir procéder régulièrement à des révisions législatives en raison de l'évolution du renchérissement.

Lors du premier débat, à la session de printemps 2016, nous avons adopté, à l'unanimité, le projet du Conseil fédéral. L'article 12d alinéa 1 de la loi sur l'imposition des huiles minérales a été combattu au Conseil national à la session d'été et c'est la proposition de la majorité de la commission de le biffer qui l'a emporté, par 111 voix contre 81 et 2 abstentions. Puis notre conseil a maintenu la divergence avec le Conseil national durant la présente session d'automne. Nous avons soutenu le projet du Conseil fédéral, par 40 voix contre 4. Le Conseil national a, quant à lui, maintenu la divergence, par 106 voix contre 79.

La commission vous propose, à l'unanimité, de maintenir la divergence avec le Conseil national en soutenant le projet du Conseil fédéral. L'article 12d alinéa 1, qui prévoit le mécanisme de la compensation du renchérissement, garantit l'augmentation des recettes en fonction du renchérissement. Il est bon de préciser que cette possible augmentation doit nécessairement faire l'objet d'une procédure parlementaire et que le besoin doit être avéré. Cela pourrait être rappelé à nos collègues qui siègent dans l'autre chambre.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich bin froh um die Anträge Ihrer Kommission, die einstimmig beschlossen wurden. Ich unterstütze sie ausdrücklich. Mit der Formulierung "in der Regel" geben Sie zu verstehen, dass ein gewisser Handlungsspielraum in der Mittelzuteilung behalten wird. Gleich wie beim Bahninfrastrukturfonds (BIF) - da sind es gemäss Verfassung höchstens zwei Drittel der LSVA, hier sind es dann in der Regel 10 Prozent der Mineralölsteuer - würde das Parlament die Überweisung in den Fonds jährlich mit dem Budget beschliessen. Sie haben damit eine gewisse Flexibilität und können bei Spardruck in einem gewissen Ausmass auch auf den Bereich Strasse zurückgreifen.

Dabei verstehe ich, dass die Vorgabe "in der Regel" in der Budgetdebatte unter Berücksichtigung ihrer Entstehungsgeschichte angewandt wird; das heisst, dass davon bei Bedarf lediglich nach unten abgewichen werden soll. Ich möchte auch daran erinnern, dass beim BIF der Spielraum diese zwei Drittel der LSVA sind, das heisst 900 Millionen Franken und 20 Prozent der Einlagen in den BIF. Hier, beim NAF, sprechen wir von diesen 10 Prozent; das wären 250 Millionen Franken oder 8 Prozent der Einlagen in den NAF, die den Handlungsspielraum ausmachen würden. Auch das ist meines Erachtens korrekt und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse beider Verkehrsträger vertretbar.

AB 2016 S 769 / BO 2016 E 769

Graber Konrad (C, LU): Wir haben ja lange um diese Differenz gerungen. Mir waren zwei Punkte wichtig, auch bereits das letzte Mal in der Differenzvereinbarung. Einerseits ist dies die Frage der Budgethoheit; es ist mir wichtig, dass die Budgethoheit weiterhin beim Parlament liegt. Kollege Engler hat in der letzten Runde darauf hingewiesen, dass wir uns finanzpolitisch ständig den Handlungsspielraum einschränken. Stichworte waren der Sozialversicherungsbereich, die Bereiche Infrastrukturen, Militär, Landwirtschaft usw. "In der Regel" unterscheidet sich nach Ansicht der Kommission, so, wie es der Kommissionspräsident ausgeführt hat, nicht materiell von "maximal". Wenn der Nationalrat damit glücklich wird, kann dies so formuliert werden. Auch die Antragsteller haben in der Kommission ausgeführt, dass man damit mehr Flexibilität hat, wenn es in einer





finanzpolitisch schwierigen Zeit darum geht, allenfalls dieser Zeit mit einem Konsolidierungspaket zu begegnen. Aufgrund der finanzpolitischen Lage wird es aus meiner Sicht vermutlich so sein, dass die Regel mit der Ausnahme beginnt. Man muss die Regel dann sicher nicht auf zwei, drei Jahre hin betrachten, sondern eher auf einen Zeithorizont von zehn, zwanzig, dreissig Jahren. So habe ich die Diskussion in der Kommission verstanden.

Die Budgethoheit gibt dem Parlament auch die Möglichkeit, die Mittel dort zu investieren, wo sie am dringendsten gebraucht werden. Das kann der Strassenverkehr sein, möglicherweise aber auch andere Bereiche.

Der zweite Punkt, der mir wichtig erschien und mit dieser Formulierung jetzt erfüllt ist, ist der folgende: Mit der Wahl der Formulierung sollten wir nicht unnötige Grabenkämpfe zwischen Strasse und Schiene eskalieren lassen. Es wird ja, weil es um einen Verfassungsartikel geht, eine obligatorische Volksabstimmung geben. Für die Abstimmung ist die Gleichbehandlung zentral. Ich habe das letzte Mal darauf hingewiesen, dass Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a der Bundesverfassung vorsieht, dass dem Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85 zugewiesen werden. Die Frau Bundesrätin hat es heute nochmals wiederholt: Es geht dort um 900 Millionen Franken - 900 Millionen Franken versus 250 Millionen jetzt beim NAF. Wenn wir davon ausgehen, dass nicht das ganze Paket eingespart werden muss, können wir gewiss sein, dass da mit gleich langen Spiessen gekämpft wird. Allerdings ist zu erwähnen, dass natürlich das Risikopotenzial bei 900 Millionen Franken wesentlich höher ist als bei 250 Millionen Franken. Ich glaube, das ist auch offensichtlich.

Mit dem nun anscheinend gefundenen Kompromiss durch die Formulierung "in der Regel" haben der Bundesrat und das Parlament auch beim NAF eine ähnliche Flexibilität. Man darf auch nicht vergessen, dass in dieser Vorlage 400 Millionen Franken Autoimportsteuern jährlich von der Bundeskasse in den NAF fliessen, die auch im Falle eines Stabilisierungsprogramms unangetastet bleiben.

Mir war es noch wichtig, diese Ausführungen zu machen. Es ist nämlich meines Erachtens auch wichtig, dass sich der Rat einig ist in Bezug auf die mögliche Frage, wie die Regel im konkreten Fall zu handhaben ist.

Wicki Hans (RL, NW): Auch mir war es wichtig, dass wir einen Fonds kreieren, der eine gute, stabile Finanzierung sowohl für Bund und Kantone, aber - vergessen Sie das bitte nicht - auch für die Agglomerationen sicherstellt. Mit dem nun vorliegenden Kompromissvorschlag, der da lautet "in der Regel", gehe ich einmal davon aus, dass das Wort "maximal" hoffentlich dann auch im Nationalrat fällt. Dann haben wir, wie gesagt, den gesuchten, wichtigen Handlungsspielraum für das Parlament. Dieser Handlungsspielraum soll eben in schwierigen Zeiten angewendet werden können. In normalen Zeiten - was auch immer "normal" heisst, das ist natürlich die Frage - soll eben der Fonds mit diesen 10 Prozent gespiesen werden. Auch ich bin der Ansicht, dass wir nicht über 10 Prozent hinausgehen sollten. Aber die 10 Prozent sollten dann in den Fonds eingespiessen werden, damit eben genügend Geld für die baureifen Projekte, aber auch für das Agglomerationsprogramm vorhanden ist.

Ich denke, mit dieser Vorlage haben wir jetzt die Chance auf eine breite Zustimmung; das ist wichtig für die Volksabstimmung im nächsten Jahr. Wenn dann die Volksabstimmung positiv über die Bühne gegangen ist, sollten wir die langersehnte gute Finanzierungslage sowohl für die Schiene als auch für die Strasse und dadurch auch eine gute Planungssicherheit für Bund und Kantone, aber auch für die Agglomerationen haben.

Janiak Claude (S, BL): Manchmal braucht es ja auch in der Politik psychologische Fähigkeiten. Das, was wir hier mit "maximal" oder "in der Regel" machen, läuft jetzt unter diesem Kapitel. Ich habe mich ja gefragt, wer jetzt hier eigentlich das Gesicht wahren muss: diejenigen, die die Abstimmung verloren haben, oder wir oder wer auch immer. Ich finde es gut, dass wir eine Lösung gefunden haben, und nach den Erklärungen, die vom Kommissionspräsidenten, aber auch von Herrn Graber gemacht worden sind, kann ich sehr gut mit dieser Formulierung leben. Für mich ist natürlich beim NAF auch das "A" sehr wichtig. Das vergessen bisweilen ein paar Leute; Herr Wicki hat zu Recht darauf hingewiesen. Das ist schon ein Grund, dass man nun diese Vorlage zu einem guten Ende bringen muss.

Angenommen - Adopté

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr **2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération**

Änderung anderer Erlasse
Modification d'autres actes



**AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL**

Ständerat • Herbstsession 2016 • Neunte Sitzung • 26.09.16 • 15h15 • 15.023
Conseil des Etats • Session d'automne 2016 • Neuvième séance • 26.09.16 • 15h15 • 15.023

**Ziff. 1 Art. 12d**

Antrag der Kommission

Festhalten

Ch. 1 art. 12d

Proposition de la commission

Maintenir

Angenommen - Adopté



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**

Differenzen - Divergences

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)

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

Art. 86 Abs. 2 Bst. g

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 86 al. 2 let. g

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Änderung anderer Erlasse

Modification d'autres actes



**AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL**

Nationalrat • Herbstsession 2016 • Zwölfte Sitzung • 27.09.16 • 08h00 • 15.023
Conseil national • Session d'automne 2016 • Douzième séance • 27.09.16 • 08h00 • 15.023

**Ziff. 1 Art. 12d**

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. 1 art. 12d

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen - Adopté

Präsidentin (Markwalder Christa, Präsidentin): Die Differenzen sind somit bereinigt, und die Vorlage ist bereit für die Schlussabstimmung.



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**

Schlussabstimmung - Vote final

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)

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

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/14175)
 Für Annahme des Entwurfes ... 146 Stimmen
 Dagegen ... 48 Stimmen
 (4 Enthaltungen)

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/14176)
 Für Annahme des Entwurfes ... 196 Stimmen
 Dagegen ... 2 Stimmen



**AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL**

Nationalrat • Herbstsession 2016 • Siebzehnte Sitzung • 30.09.16 • 08h00 • 15.023
Conseil national • Session d'automne 2016 • Dix-septième séance • 30.09.16 • 08h00 • 15.023



(0 Enthaltungen)

AB 2016 N 1837 / BO 2016 N 1837



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**

Schlussabstimmung - Vote final

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)

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

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/1662)

Für Annahme des Entwurfes ... 41 Stimmen

Dagegen ... 1 Stimme

(2 Enthaltungen)

2. Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

2. Loi fédérale sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération

Abstimmung - Vote

(namentlich – nominatif; 15.023/1663)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)





Bundesbeschluss über die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr

vom 30. September 2016

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
 nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Februar 2015¹,
 beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung² wird wie folgt geändert:

Art. 83 Strasseninfrastruktur

¹ Bund und Kantone sorgen für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden.

² Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und dessen Benutzbarkeit sicher. Er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür. Er kann die Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

Art. 85a Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen

Der Bund erhebt eine Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen durch Motorfahrzeuge und Anhänger, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen.

Art. 86 Verwendung von Abgaben für Aufgaben und Aufwendungen
im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr

¹ Die Nationalstrassen sowie die Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr werden über einen Fonds finanziert.

¹ BBl 2015 2065

² SR 101

² Dem Fonds werden die folgenden Mittel zugewiesen:

- a. der Reinertrag der Nationalstrassenabgabe nach Artikel 85a;
- b. der Reinertrag der besonderen Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d;
- c. der Reinertrag des Zuschlags nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe a;
- d. der Reinertrag der Abgabe nach Artikel 131 Absatz 2 Buchstabe b;
- e. ein Anteil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e; der Anteil beträgt je 9 Prozent der Mittel nach Buchstabe c und der Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, höchstens aber 310 Millionen Franken pro Jahr; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags;
- f. in der Regel 10 Prozent des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e;
- g. die Erträge zur Kompensation von Mehraufwendungen für neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecken aus der Spezialfinanzierung nach Absatz 3 Buchstabe g und aus Beiträgen der Kantone;
- h. weitere vom Gesetz zugewiesene Mittel, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

³ Für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr wird eine Spezialfinanzierung geführt:

- a. Beiträge an Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge;
- b. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen;
- c. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht;
- d. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind;
- e. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen;
- f. Forschung und Verwaltung;
- g. Beiträge an den Fonds nach Absatz 2 Buchstabe g.

⁴ Der Spezialfinanzierung wird die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen, nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe e abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Buchstabe e gutgeschrieben.

⁵ Ist der Bedarf in der Spezialfinanzierung ausgewiesen und soll in der Spezialfinanzierung eine angemessene Rückstellung gebildet werden, so sind Erträge aus der Verbrauchssteuer nach Artikel 131 Absatz 1 Buchstabe d statt dem Fonds zuzuweisen der Spezialfinanzierung gutzuschreiben.

*Art. 87 Sachüberschrift**Betrifft nur den französischen Text.**Art. 87b* Verwendung von Abgaben für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr

Für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr werden die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen und der Zuschlag auf der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen verwendet:

- a. Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht;
- b. Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr, namentlich von Terroranschlägen und Entführungen, soweit diese Massnahmen nicht staatlichen Behörden obliegen;
- c. Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

Art. 131 Abs. 2 und 2^{bis}

² Er kann zudem erheben:

- a. einen Zuschlag auf der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen, ausser den Flugtreibstoffen;
- b. eine Abgabe, wenn für das Motorfahrzeug andere Antriebsmittel als Treibstoffe nach Absatz 1 Buchstabe e verwendet werden.

^{2bis} Reichen die Mittel für die Erfüllung der in Artikel 87b vorgesehenen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Luftverkehr nicht aus, so erhebt der Bund auf den Flugtreibstoffen einen Zuschlag auf der Verbrauchssteuer.

Art. 196 Ziff. 3 Sachüberschrift, Abs. 2, 2^{bis} und 2^{ter}

3. *Übergangsbestimmungen zu Art. 86 (Verwendung von Abgaben für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr), Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger) und Art. 87a (Eisenbahninfrastruktur)*

² Bis zum Abschluss von Verzinsung und Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 werden die Mittel nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe e statt dem Fonds nach Artikel 86 Absatz 2 der Spezialfinanzierung Strassenverkehr nach Artikel 86 Absatz 4 gutgeschrieben.

^{2bis} Der Bundesrat kann die Mittel nach Absatz 2 bis zum 31. Dezember 2018 zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur und anschliessend zur Verzinsung und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 verwenden. Die Mittel berechnen sich nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe e.

^{2ter} Der Prozentsatz nach Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe f gilt zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung. Davor beträgt er 5 Prozent.

II

¹ Dieser Beschluss wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten. Er setzt Artikel 86 Absätze 2 Buchstabe g und 3 Buchstabe g zwei Jahre nach Inkrafttreten der übrigen Bestimmungen in Kraft.

Ständerat, 30. September 2016

Der Präsident: Raphaël Comte
Die Sekretärin: Martina Buol

Nationalrat, 30. September 2016

Die Präsidentin: Christa Markwalder
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz



Arrêté fédéral sur la création d'un fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération

du 30 septembre 2016

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 18 février 2015¹,
arrête:

I

La Constitution² est modifiée comme suit:

Art. 83 Infrastructure routière

¹ La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

² La Confédération assure la création d'un réseau de routes nationales et veille à ce qu'il soit utilisable. Elle construit, entretient et exploite les routes nationales. Elle en supporte les coûts. Elle peut confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés ou mixtes.

Art. 85a Redevance pour l'utilisation des routes nationales

La Confédération prélève une redevance pour l'utilisation des routes nationales par les véhicules automobiles et les remorques qui ne sont pas soumis à la redevance sur la circulation des poids lourds.

Art. 86 Utilisation de redevances pour des tâches et des dépenses liées à la circulation routière

¹ Le financement des routes nationales et des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations, en lien avec la circulation routière, est assuré par un fonds.

¹ FF 2015 1899

² RS 101

² Le fonds est alimenté par les moyens suivants:

- a. le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales prévue à l'art. 85a;
- b. le produit net de l'impôt à la consommation spécial prévu à l'art. 131, al. 1, let. d;
- c. le produit net de la surtaxe prévue à l'art. 131, al. 2, let. a;
- d. le produit net de la redevance prévue à l'art. 131, al. 2, let. b;
- e. une part du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'art. 131, al. 1, let. e; la part correspond à 9 % des moyens prévus à la let. c et à 9 % de la moitié du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, mais au plus à 310 millions de francs par an; son indexation est régie par la loi;
- f. en règle générale 10 % du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'art. 131, al. 1, let. e;
- g. les revenus issus du financement spécial au sens de l'al. 3, let. g, et des contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales;
- h. d'autres moyens affectés par la loi et en lien avec la circulation routière.

³ Un financement spécial est géré pour les tâches et les dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière:

- a. contributions aux mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés;
- b. contributions aux frais relatifs aux routes principales;
- c. contributions aux ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et aux mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires;
- d. contributions générales aux frais des cantons relatifs aux routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles;
- e. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales;
- f. recherche et administration;
- g. contributions au fonds visées à l'al. 2, let. g.

⁴ La moitié du produit net de l'impôt à la consommation prélevé sur tous les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, conformément à l'art. 131, al. 1, let. e, est créditée au financement spécial après déduction des moyens visés à l'al. 2, let. e.

⁵ Si le besoin est avéré dans le financement spécial et en vue de constituer une provision appropriée dans le cadre de ce financement, les revenus de l'impôt à la consommation selon l'art. 131, al. 1, let. d, sont à imputer sur le financement spécial au lieu d'être affectés au fonds.

Art. 87, titre

Chemins de fer et autres moyens de transport

Art. 87b Utilisation de redevances pour des tâches et des dépenses liées au trafic aérien

La moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation et la surtaxe sur l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants d'aviation sont affectées aux tâches et aux dépenses suivantes, qui sont liées au trafic aérien:

- a. contributions aux mesures de protection de l'environnement que le trafic aérien rend nécessaires;
- b. contributions aux mesures de sûreté destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment les attentats terroristes et les détournements d'avions, pour autant que ces mesures ne relèvent pas des pouvoirs publics;
- c. contributions aux mesures visant à promouvoir un niveau élevé de sécurité technique dans le trafic aérien.

Art. 131, al. 2 et 2bis

² Elle peut en outre percevoir:

- a. une surtaxe sur l'impôt à la consommation prélevé sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation;
- b. une redevance pour l'utilisation d'autres moyens de propulsion que les carburants prévus à l'al. 1, let. e, dans les véhicules automobiles.

^{2bis} Si les moyens sont insuffisants pour l'accomplissement des tâches liées au trafic aérien qui sont prévues à l'art. 87b, la Confédération prélève sur les carburants d'aviation une surtaxe sur l'impôt à la consommation.

Art. 196, ch. 3, titre ainsi que al. 2, 2bis et 2ter

3. Dispositions transitoires ad art. 86 (Utilisation de redevances pour des tâches et des dépenses liées à la circulation routière), 87 (Chemins de fer et autres moyens de transport) et 87a (Infrastructure ferroviaire)

² Jusqu'à la fin du paiement des intérêts et du remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2, les moyens prévus à l'art. 86, al. 2, let. e, seront crédités non pas au fonds conformément à l'art. 86, al. 2, mais au financement spécial pour la circulation routière selon l'art. 86, al. 4.

^{2bis} Le Conseil fédéral peut affecter les moyens visés à l'al. 2 jusqu'au 31 décembre 2018 au financement de l'infrastructure ferroviaire, et ensuite à la rémunération et au remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2. Les moyens sont calculés conformément à l'art. 86, al. 2, let. e.

^{2ter} Le taux visé à l'art. 86, al. 2, let. f, s'applique deux ans après l'entrée en vigueur de cette disposition. Avant cette échéance, il s'élève à 5 %.

II

¹ Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. Il met en vigueur l'art. 86, al. 2, let. g, et al. 3, let. g, deux ans après l'entrée en vigueur des autres dispositions.

Conseil des Etats, 30 septembre 2016

Le président: Raphaël Comte

La secrétaire: Martina Buol

Conseil national, 30 septembre 2016

La présidente: Christa Markwalder

Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz



Decreto federale concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato

del 30 settembre 2016

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 18 febbraio 2015¹,
decreta:

I

La Costituzione federale² è modificata come segue:

Art. 83 Infrastruttura stradale

¹ La Confederazione e i Cantoni provvedono affinché sia garantita un'infrastruttura stradale sufficiente in tutte le regioni del Paese.

² La Confederazione assicura la realizzazione e la viabilità di una rete di strade nazionali. Costruisce e gestisce le strade nazionali e provvede alla loro manutenzione. Ne assume essa stessa le spese. Può affidare tali compiti, in tutto o in parte, a istituzioni pubbliche, private o miste.

Art. 85a Tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali

La Confederazione riscuote una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali con veicoli a motore e rimorchi non sottostanti alla tassa sul traffico pesante.

Art. 86 Impiego di tasse per compiti e spese connessi alla circolazione stradale

¹ Le strade nazionali e i contributi ai provvedimenti volti a migliorare, nell'ambito della circolazione stradale, l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati sono finanziati mediante un fondo.

² A tale fondo sono assegnati i mezzi seguenti:

- a. il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali di cui all'articolo 85a;

¹ FF 2015 1717

² RS 101

- b. il prodotto netto dell'imposta speciale di consumo di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera d;
- c. il prodotto netto del supplemento di cui all'articolo 131 capoverso 2 lettera a;
- d. il prodotto netto dell'imposta di cui all'articolo 131 capoverso 2 lettera b;
- e. una quota del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e; tale quota ammonta al 9 per cento dei mezzi di cui alla lettera c e al 9 per cento della metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, ma al massimo a 310 milioni di franchi all'anno; la legge disciplina l'indicizzazione di questo importo;
- f. di norma, il 10 per cento del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e;
- g. il prodotto, prelevato dal finanziamento speciale di cui al capoverso 3 lettera g e dai contributi dei Cantoni, destinato a compensare le spese supplementari derivanti dall'integrazione di nuove tratte nella rete delle strade nazionali;
- h. altri mezzi assegnati per legge e connessi alla circolazione stradale.

³ È istituito un finanziamento speciale per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:

- a. contributi a provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
- b. contributi ai costi delle strade principali;
- c. contributi a opere di protezione contro le forze della natura e a provvedimenti di protezione dell'ambiente e del paesaggio resi necessari dal traffico stradale;
- d. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
- e. contributi ai Cantoni senza strade nazionali;
- f. ricerca e amministrazione;
- g. i contributi al fondo di cui al capoverso 2 lettera g.

⁴ Al finanziamento speciale è accreditata la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera e, al netto dei mezzi di cui al capoverso 2 lettera e.

⁵ Se ne è comprovata la necessità per il finanziamento speciale o per la costituzione di riserve adeguate nell'ambito di tale finanziamento, il prodotto dell'imposta di consumo di cui all'articolo 131 capoverso 1 lettera d è accreditato al finanziamento speciale anziché al fondo.

Art. 87, rubrica

Concerne soltanto il testo francese

Art. 87b Impiego di tasse per compiti e spese connessi al traffico aereo

La metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione e il supplemento dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione sono impiegati per finanziare i seguenti compiti e spese connessi al traffico aereo:

- a. contributi a provvedimenti di protezione dell'ambiente resi necessari dal traffico aereo;
- b. contributi a provvedimenti di sicurezza volti a prevenire atti illeciti compiuti contro il traffico aereo, segnatamente attacchi terroristici e dirottamenti aerei, purché l'adozione di tali provvedimenti non spetti alle autorità pubbliche;
- c. contributi a provvedimenti volti a promuovere un elevato livello di sicurezza tecnica nel traffico aereo.

Art. 131 cpv. 2 e 2^{bis}

² La Confederazione può inoltre riscuotere:

- a. un supplemento sull'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione;
- b. un'imposta in caso di impiego, nei veicoli a motore, di mezzi di propulsione diversi dai carburanti di cui al capoverso 1 lettera e.

^{2bis} Se i mezzi non sono sufficienti ai fini dell'adempimento dei compiti connessi al traffico aereo di cui all'articolo 87b, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione.

Art. 196 n. 3, rubrica, nonché cpv. 2, 2^{bis} e 2^{ter}

3. Disposizioni transitorie dell'articolo 86 (Impiego di tasse per compiti e spese connessi alla circolazione stradale), dell'articolo 87 (Ferrovie e altri mezzi di trasporto) e dell'articolo 87a (Infrastruttura ferroviaria)

² Fino alla conclusione della remunerazione e del rimborso degli anticipi al fondo di cui all'articolo 87a capoverso 2, i mezzi di cui all'articolo 86 capoverso 2 lettera e sono accreditati al finanziamento speciale del traffico stradale di cui all'articolo 86 capoverso 4 anziché al fondo di cui all'articolo 86 capoverso 2.

^{2bis} Il Consiglio federale può utilizzare i mezzi di cui al capoverso 2 fino al 31 dicembre 2018 per finanziare l'infrastruttura ferroviaria e, in seguito, per remunerare e rimborsare gli anticipi al fondo di cui all'articolo 87a capoverso 2. I mezzi sono calcolati conformemente all'articolo 86 capoverso 2 lettera e.

^{2ter} L'aliquota di cui all'articolo 86 capoverso 2 lettera f si applica due anni dopo l'entrata in vigore di tale disposizione. Prima di tale data ammonta al 5 per cento.

II

¹ Il presente decreto è sottoposto al voto del Popolo e dei Cantoni.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore. Pone in vigore l'articolo 86 capoversi 2 lettera g e 3 lettera g due anni dopo l'entrata in vigore delle altre disposizioni.

Consiglio degli Stati, 30 settembre 2016

Il presidente: Raphaël Comte
La segretaria: Martina Buol

Consiglio nazionale, 30 settembre 2016

La presidente: Christa Markwalder
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Parlamentsdienste
Services du Parlement
Servizi del Parlamento
Servetschs dal parlament

191



Argumente | Arguments | Argomenti

Die nachfolgenden Argumente wurden von den Parlamentsdiensten zu Dokumentationszwecken zusammengestellt. Die Parlamentsdienste selber haben keinerlei Einfluss auf die Gestaltung und den Inhalt derselben.

Les données ci-après ont été rassemblées à des fins documentaires par les Services du Parlement. Ceux-ci n'ont aucune influence sur la forme ou la nature des arguments présentés.

I seguenti argomenti sono stati riuniti dai Servizi del Parlamento a scopo di documentazione. I Servizi del Parlamento medesimi non hanno alcun influsso sulla loro impostazione né sul loro contenuto.



Kurzargumentarium NAF, Abstimmung vom 12. Februar 2017

Mit dem NAF fährt die Schweiz gut.

Die Schweiz braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die unser vielfältiges Land verbindet. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) schafft die Voraussetzungen für die Stärkung des Verkehrsnetzes. Sechs Gründe, warum die Schweiz mit dem NAF gut fährt:

1. JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes.

Der NAF stärkt das Schweizer Verkehrsnetz. Eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft und Gesellschaft. Die Schiene verfügt bereits über einen unbefristeten Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur. Der NAF stellt Strasse und Schiene in der Verfassung gleich. Die notwendigen Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Strasseninfrastruktur werden sichergestellt. Resultat ist ein tragfähiges Schweizer Verkehrsnetz, in welchem sich Schiene und Strasse sinnvoll ergänzen. Die Erschliessung der Regionen wird verbessert und wichtige Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen werden mitfinanziert. Die Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes durch den NAF ist die richtige Antwort auf das Verkehrswachstum.

2. JA zur Beseitigung von Engpässen.

Der NAF sichert die Finanzierung, um Engpässe im Nationalstrassennetz zu beseitigen, denn dieses stösst an seine Grenzen. Die wirtschafts- und umweltschädlichen Staustunden steigen enorm und der Investitionsbedarf ist gross. Der neue Strassenfonds NAF schafft Abhilfe. Er stellt sicher, dass in Zukunft genügend Geld in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investiert werden kann. Der Ausbau der Nationalstrassen soll dort erfolgen, wo der Problemdruck am grössten ist. Von der Beseitigung der Engpässe profitieren alle. Die Umwelt wird entlastet. Weniger Zeit und Ressourcen werden verschwendet.

3. JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen.

Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen zu entlasten. Der Bedarf ist gross: Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds, die bis 2028 reichen sollten, sind bereits aufgebraucht. Ohne NAF gibt es keine Bundesbeiträge mehr, wichtige Projekte in den Agglomerationen können nicht realisiert werden. Mit dem NAF investieren Bund, Kantone, Städte und Gemeinden auch künftig gemeinsam in Umfahrungen und Entlastungsstrassen, in Busse, Trams und Metros, in Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und in Massnahmen für mehr Sicherheit oder zur Verminderung von Lärm- und Umweltschäden. Die Mittel stehen kleinen, mittleren und grossen Agglomerationen in der ganzen Schweiz zur Verfügung.

So fährt die Schweiz gut.





4. JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen

Mit dem NAF fahren auch Landregionen und Berggebiete gut. Durch den neuen Netzabschluss werden 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Das entlastet die Kantone. Verkehrsgeplagte Dörfer und Kleinstädte entlang von wichtigen Routen im ganzen Land profitieren zum Beispiel von Umfahrungen. Der hohen Bedeutung der Strasse in den Randregionen wird Rechnung getragen. Die Strassenbeiträge an die Kantone werden etwa für den Schutz der Kantonsstrassen vor Naturgefahren sowie für den Umwelt- und Landschaftsschutz eingesetzt. Auch davon profitieren Menschen und Wirtschaft in den ländlichen Gebieten.

5. JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren.

Der NAF sorgt dafür, dass KMU und Wirtschaft auch in Zukunft wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung haben. Die weit über 20'000 Staustunden pro Jahr belasten die Wirtschaft schwer. Heute stehen Gewerbetreibende und Arbeitnehmende im ganzen Land täglich im Stau. Für viele KMU ist es verheerend, wenn ihre Mitarbeitenden ständig im Verkehr blockiert sind. Staus sind teuer und umweltbelastend. Sie kosten rund 1,6 Milliarden Franken jährlich. Der Wohlstand der Schweiz ist davon abhängig, dass unsere Unternehmen nicht stillstehen. Es profitieren alle, wenn der Verkehr besser fliesst.

6. JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs.

Der NAF garantiert eine solide und ausgewogene Finanzierung. Langfristige Projekte wie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur brauchen eine langfristige Finanzierung. Dem Bahninfrastrukturfonds hat das Volk bereits zugestimmt. Mit dem NAF besteht die Chance, die Entwicklung des Schweizer Verkehrsnetzes weiter zu stärken. Der neue Strassenfonds ist ausgewogen: Sowohl die öffentliche Hand als auch die Autofahrenden leisten einen Beitrag. Gelder aus Automobilsteuer, Mineralölsteuer und Vignette werden zweckgebunden eingesetzt. Die Beiträge an die Kantone sind gesichert. Einer Finanzierung auf Vorrat schiebt der NAF einen Riegel: Ein höherer Mineralölsteuerzuschlag würde erst kommen, wenn baureife Projekte sonst nicht ausgeführt werden könnten.

So fährt die Schweiz gut.



Langes Argumentarium JA zum NAF,
Abstimmung vom 12. Februar 2017

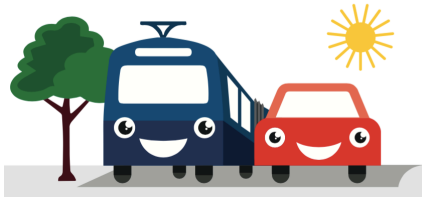
So fährt die Schweiz gut.



www.NAF-ja.ch

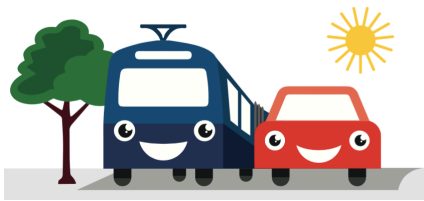
Am 12. Februar

JA
zum NAF



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung: Verkehrsnetz als Schlüsselinfrastruktur	3
1.1 Gut ausgebildetes Verkehrsnetz	3
1.2 Der Handlungsbedarf	3
2. Die Vorlage: Darüber stimmen wir ab	4
3. Die Argumente in Kürze	5
JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes	5
JA zur Beseitigung von Engpässen	5
JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen	5
JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen	5
JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren	5
JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs	6
4. JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes	7
4.1 Das Nationalstrassennetz	7
4.2 Der Agglomerationsverkehr	7
5. JA zur Beseitigung von Engpässen	8
5.1 Staus gezielt bekämpfen	8
5.2 Verkehrsüberlastungen sinnvoll begegnen	8
6. JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen	9
6.1 Erfolgreiche Agglomerationsprogramme: Weiterführung sichern	9
6.2 Gesamtbetrachtung aller Verkehrssysteme	9
7. JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen	10
7.1 Land- und Bergregionen besser anbinden	10
7.2 Land- und Bergkantone finanziell entlasten	10
8. JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren	11
8.1 Gute Verkehrsinfrastrukturen als zentraler Standortvorteil	11
9. JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs	12
9.1 Breit abgestützte und ausgewogene Finanzierung	12
9.2 Gesamtbetrachtung des Schweizer Verkehrsnetzes	12
10. Breite Allianz sagt JA zum NAF	13



1. Einleitung: Verkehrsnetz als Schlüsselinfrastruktur

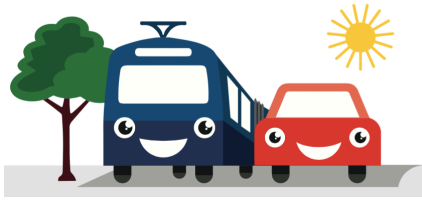
1.1 Gut ausgebildetes Verkehrsnetz

Moderne und funktionstüchtige Infrastrukturen gehören zu den Schlüsselfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit und den Wohlstand in unserem Land. Die Planung der schweizerischen Infrastrukturen (Schiene, Strasse, Strom, Telekommunikation, Wasser usw.) wurde in den vergangenen Jahrzehnten ausgelegt auf die damals erwarteten Entwicklungsperspektiven für unsere Wohnbevölkerung und die Wirtschaft. Dabei ist man von hohen Wachstumsraten ausgegangen. Deshalb verfügt die Schweiz heute über eine gut ausgebaute und qualitative hochstehende Infrastruktur. Die damals angenommenen volkswirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen (Bevölkerungszahl und Bruttoninlandsprodukt) sind – wenn auch mit einigen Jahren Verzögerungen – mittlerweile erreicht worden. Das schweizerische Verkehrsnetz stösst folglich an seine Kapazitätsgrenzen, vor allem in dichtbesiedelten Räumen und Agglomerationen.

1.2 Der Handlungsbedarf

Die Anzeichen für die Überlastung sind zahlreich und unverkennbar: Die täglichen Staus auf unseren Hauptverkehrsachsen und in den Agglomerationen, die überfüllten Züge auf den Hauptlinien, ein zunehmend überlastetes und störungsanfälliges S-Bahn- und Nahverkehrsnetz, die Staus auf den Zufahrtsstrecken und Transitrouten zu den Tourismusdestinationen oder auch die Güterzüge, welche aufgrund fehlender Schienenkapazitäten keine freie Trassen erhalten. Das Verkehrsnetz kann in dieser Form den ständig wachsenden Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft nicht mehr gerecht werden. Die starke Belastung erhöht zudem auch das Risiko von flächendeckenden Störungen.

Verkehrsinfrastrukturen gehören in den finanziellen und baulichen Verantwortungsbereich des Staates. Das schweizerische Verkehrsnetz hat einen hohen volkswirtschaftlichen Wert. Müsste man dieses wiederbeschaffen, so wären dafür über 350 Milliarden Franken aufzuwenden. Das wären rund zwei Drittel des Bruttoinlandsprodukts. Ein starkes Engagement von Bund, Kantonen und Gemeinden ist deshalb weiterhin erforderlich.



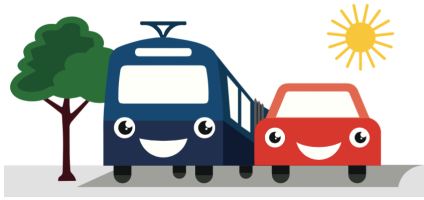
2. Die Vorlage: Darüber stimmen wir ab

Mit der Zustimmung von Volk und Ständen zum Bahninfrastrukturfonds (FABI) im Februar 2014 wurden die Weichen für eine gesicherte Finanzierung der Schieneninfrastruktur gestellt. Die vielen vorhandenen Ausbauprojekte und -vorhaben sowie die notwendigen Unterhalts- und auch Reparaturarbeiten werden nun auf eine Zeitachse gelegt. Auf jeweils vier Jahre hinaus werden dann die baureifen Projekte beschlossen und ihre Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds gesichert.

Ein analoges Vorgehen ist nun auch für das Nationalstrassennetz und die Projekte im Agglomerationsverkehr geplant. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) werden die Projekte im Rahmen der Fertigstellung des Netzes sowie die Ausbau- und Unterhaltsprojekte ebenfalls auf eine Zeitachse gelegt. Bis ins Jahr 2030 werden in einem ersten Schritt 6,5 Milliarden Franken in die Engpassbeseitigung investiert. Bei den Nationalstrassen fallen aber auch die zunehmenden Unterhalts- und Reparaturarbeiten ins Gewicht. Zudem werden über den NAF rund 400 Kilometer Kantonstrassen aufgrund ihrer Bedeutung in das Nationalstrassennetz aufgenommen.

Nicht zuletzt können mit dem NAF die Agglomerationsprogramme weitergeführt werden, also die Projekte zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen. Dank dem NAF kann der Bund die Agglomerationsprojekte im ganzen Land weiterhin unterstützen. Deshalb profitieren auch der öffentliche Verkehr sowie Radfahrer und Fussgänger unmittelbar vom NAF.

Der NAF gilt unbefristet und wird wie der Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) in der Bundesverfassung verankert. Deshalb ist eine Volksabstimmung zum NAF erforderlich. Bundesrat und Parlament empfehlen die NAF-Vorlage am 12. Februar zur Annahme.



3. Die Argumente in Kürze

JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes

Der NAF stärkt das Schweizer Verkehrsnetz. Eine bedarfsgerechte und funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft und Gesellschaft. Die Schiene verfügt bereits über einen unbefristeten Fonds zur Finanzierung der Infrastruktur. Der NAF stellt Strasse und Schiene in der Verfassung gleich. Die notwendigen Investitionen in den Ausbau und Erhalt der Strasseninfrastruktur werden sichergestellt. Resultat ist ein tragfähiges Schweizer Verkehrsnetz, in welchem sich Schiene und Strasse sinnvoll ergänzen. Die Erschliessung der Regionen wird verbessert und wichtige Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen werden mitfinanziert. Die Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes durch den NAF ist die richtige Antwort auf das Verkehrswachstum.

JA zur Beseitigung von Engpässen

Der NAF sichert die Finanzierung, um Engpässe im Nationalstrassennetz zu beseitigen, denn dieses stösst an seine Grenzen. Die wirtschafts- und umweltschädlichen Staustunden steigen enorm und der Investitionsbedarf ist gross. Der neue Strassenfonds NAF schafft hier Abhilfe. Er stellt sicher, dass in Zukunft genügend Geld in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investiert werden kann. Der Ausbau der Nationalstrassen soll dort erfolgen, wo der Problemdruck am grössten ist. Von der Beseitigung der Engpässe profitieren alle. Die Umwelt wird entlastet. Weniger Zeit und Ressourcen werden verschwendet.

JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen

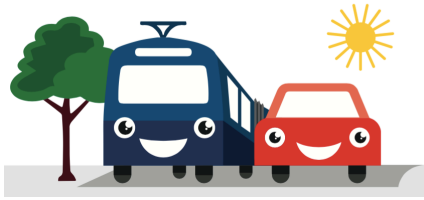
Der NAF hilft, die Städte und Agglomerationen zu entlasten. Der Bedarf ist gross: Die Mittel aus dem Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme, die bis 2028 reichen sollten, sind weitgehend aufgebraucht. Ohne NAF gibt es keine Bundesbeiträge mehr, wichtige Projekte in den Agglomerationen können nicht realisiert werden. Mit dem NAF investieren Bund, Kantone, Städte und Gemeinden auch künftig gemeinsam in Umfahrungen und Entlastungsstrassen, in Busse, Trams und Metros sowie in Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr und in Massnahmen für mehr Sicherheit oder zur Verminderung von Lärm- und Umweltschäden. Die Mittel stehen kleinen, mittleren und grossen Agglomerationen in der ganzen Schweiz zur Verfügung.

JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen

Mit dem NAF fahren auch Landregionen und Berggebiete gut. Durch den neuen Netzbeschluss werden 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Das entlastet die Kantone. Verkehrsgeplagte Dörfer und Kleinstädte entlang von wichtigen Routen im ganzen Land profitieren zum Beispiel von Umfahrungen. Der hohen Bedeutung der Strasse in den Randregionen wird Rechnung getragen. Die Strassenbeiträge an die Kantone werden etwa für den Schutz der Kantonsstrassen vor Naturgefahren sowie für den Umwelt- und Landschaftsschutz eingesetzt. Auch davon profitieren Mensch und Wirtschaft in den ländlichen Gebieten.

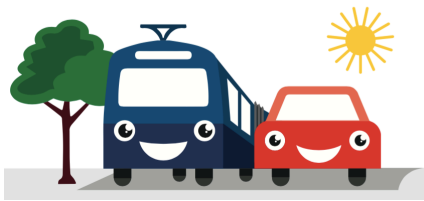
JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren

Der NAF sorgt dafür, dass KMU und Wirtschaft auch in Zukunft wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung haben. Die weit über 20'000 Staustunden pro Jahr belasten die Wirtschaft schwer. Heute stehen Gewerbetreibende und Arbeitnehmende zu Spitzenzeiten im ganzen Land täglich im Stau. Für viele KMU ist es verheerend, wenn ihre Mitarbeitenden ständig im Verkehr blockiert sind. Staus sind teuer und umweltbelastend. Sie kosten rund 1,6 Milliarden Franken jährlich. Der Wohlstand der Schweiz ist davon abhängig, dass unsere Unternehmen nicht stillstehen. Es profitieren alle, wenn der Verkehr besser fliesst.



JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs

Der NAF garantiert eine solide und ausgewogene Finanzierung. Langfristige Projekte wie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur brauchen eine langfristige Finanzierung. Dem Bahninfrastrukturfonds hat das Volk bereits zugestimmt. Mit dem NAF besteht die Chance, die Entwicklung des Schweizer Verkehrsnetzes weiter zu stärken. Der neue Strassenfonds ist ausgewogen: Sowohl die öffentliche Hand als auch die Autofahrenden leisten einen Beitrag. Gelder aus Automobilsteuer, Mineralölsteuer und Vignette werden zweckgebunden eingesetzt. Die Beiträge an die Kantone sind gesichert. Einer Finanzierung auf Vorrat schiebt der NAF einen Riegel: Ein höherer Mineralölsteuerzuschlag wird erst kommen, wenn Betrieb und Unterhalt des Netzes nicht mehr sichergestellt und baureife Projekte sonst nicht ausgeführt werden könnten.



4. JA zur Stärkung des Schweizer Verkehrsnetzes

4.1 Das Nationalstrassennetz

Das Nationalstrassennetz ist das eigentliche Rückgrat des schweizerischen Verkehrsnetzes. Seine Länge beträgt aktuell 1'837 Kilometer (Stand: Ende 2016). Somit sind 2,5 Prozent des gesamten schweizerischen Strassennetzes Nationalstrassen. Rund 41 Prozent der Verkehrsleistungen des Strassenpersonenverkehrs und gar rund 70 Prozent des schweren Strassengüterverkehrs werden auf den Nationalstrassen abgewickelt. Seit 1990 hat sich der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz verdoppelt, während er auf dem übrigen Strassennetz praktisch stabil geblieben ist, was vielerorts Erstaunen auslöst. Alleine im Jahr 2015 hat die erfasste Jahresfahrleistung des gesamten Verkehrs auf den Nationalstrassen um 4,2 Prozent zugenommen. Die Fahrleistung des schweren Güterverkehrs ist 2015 auf den Nationalstrassen um 1 Prozent angestiegen. Die Nationalstrassen entlasten das übrige Strassennetz erheblich und sind heute «landesweite Ortsumfahrungen». Die Nationalstrassen sind im Mittelland an vielen Orten nahe oder über der Kapazitätsgrenze. Das zeigt sich an der Staustatistik. Jahr für Jahr verbringen wir auf den Nationalstrassen immer mehr Stunden wegen Verkehrsüberlastungen im Stau. 2015 waren es über 23'000 Stunden.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Für das Nationalstrassennetz wird alle vier Jahre ein Strategisches Entwicklungsprogramm erstellt, welches festlegt, welche überlasteten Strecken in den kommenden Jahren prioritär ausgebaut werden.**
- **Daneben werden Netzergänzungen vorgenommen. So im Raume Morges (VD) und für das Glattal (ZH), wo vollkommen neue Autobahnteilstücke erstellt werden.**
- **Mit dem NAF werden rund 400 Kilometer wichtige kantonale Strassenabschnitte in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Das heisst, der Bund übernimmt für diese Abschnitte die Verantwortung für Unterhalt, Ausbau und Finanzierung.**
- **Nicht zuletzt wird der Bund dank dem NAF mehr Geld für all diese Vorhaben zur Verfügung stellen. Insgesamt sind es rund 650 Millionen Franken mehr als heute. Wenn diese Mittel nicht mehr ausreichen, sollen auch die Benützer mit einer leichten Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags von rund vier Rappen pro Liter zur Finanzierung beitragen.**

4.2 Der Agglomerationsverkehr

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz hängt auch davon ab, wie der Verkehr in den Agglomerationen bewältigt wird. Es nützt nichts von Zürich nach Bern 10 Minuten schneller reisen zu können, wenn die Reise vom Bahnhof Bern nach Muri dafür 20 Minuten länger dauert. Das gilt für den motorisierten Privatverkehr genauso wie für den öffentlichen Verkehr. In den vergangenen Jahren hat das Engagement des Bundes in den Agglomerationen viele Verbesserungen im Verkehrsbereich gebracht. Die dafür vom Bund vorgesehenen finanziellen Mittel sind jedoch bald ausgeschöpft. Ohne NAF fehlt dem Bund das Geld, um Agglomerationsprojekte auch in Zukunft unterstützen zu können – und da viele Agglomerationen alleine nicht dazu in der Lage sind, die Projekte zu finanzieren, stehen einige davon auf der Kippe.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Agglomerationsprogramme zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs sind sinnvolle Instrumente, praktische und gemeindeübergreifende Verkehrslösungen finanziell zu unterstützen. Nur mit dem NAF können diese bewährten Programme auch in Zukunft weitergeführt werden.**
- **Die Mittel für Agglomerationsprogramme wurden vom Bund auf 6 Milliarden Franken festgelegt und auf 20 Jahre begrenzt. Diese Gelder sind allerdings demnächst aufgebraucht. Der NAF liefert die Grundlage, damit der Bund auch künftig rund 390 Millionen Franken pro Jahr an Projekte des Agglomerationsverkehrs in allen Regionen des Landes beitragen kann.**



5. JA zur Beseitigung von Engpässen

5.1 Staus gezielt bekämpfen

Die Stautunden auf den Schweizer Nationalstrassen haben rapide zugenommen. Die Verkehrssituation hat sich insbesondere in den letzten Jahren massiv verschlechtert. Im Jahr 1999 beliefen sich Stautunden aufgrund von Verkehrsüberlastungen noch auf rund 3'500 pro Jahr. Mittlerweile sind es über 23'000 Stunden im Jahr. Damit betragen die volkswirtschaftlichen Kosten der täglichen Staus jährlich über 1,6 Milliarden Franken. Staus schaden aber nicht nur der Volkswirtschaft, sondern gleichermassen auch der Umwelt. Durch «stop and go» erhöhen sich der Treibstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoss um ein Vielfaches.

Welche Vorteile bringt der NAF?

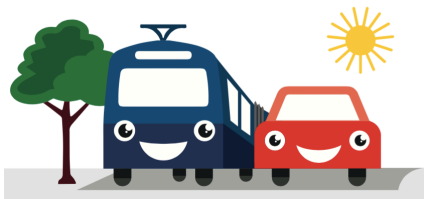
- **Die NAF-Vorlage ermöglicht es, die Engpassbeseitigung wirksam in Angriff zu nehmen und langfristig zu finanzieren. Die Beseitigung erfolgt schrittweise. Bis ins Jahr 2030 sollen beispielsweise die neuralgischen Stauabschnitte Nordumfahrung Zürich (ZH), Luterbach-Härkingen (SO), Flughafen Genf-Le Vengeron (GE) oder Wankdorf-Schönbühl (BE) entschärft werden.**
- **Die überlasteten Streckenabschnitte sind seit längerer Zeit bekannt. Der Bedarf ist gross. Nicht alles kann gleichzeitig angegangen werden. Wichtig ist daher, dass die Engpassbeseitigung früh geplant wird. Das Instrument dazu ist der NAF mit seinem strategischen Entwicklungsprogramm. Die baureifen Projekte werden auf jeweils auf vier Jahre geplant und ihre Finanzierung sichergestellt.**

5.2 Verkehrsüberlastungen sinnvoll begegnen

Bund und Kantone haben seit 1960 alleine für das Nationalstrassennetz rund 75 Milliarden CHF aufgewendet. Bezahlt wurden diese Investitionen durch Sondersteuern für den motorisierten Strassenverkehr. Und wenn das Netz seine Zuverlässigkeit verliert, verlieren auch diese Investitionen ihren Wert. Das ist heute der Fall: Einzelne Abschnitte sind immer öfter, aber unregelmässig und nicht vorhersehbar durch stundenlange Staus blockiert. Grund für die Zunahme der Staus sind vor allem die Verkehrsüberlastungen. Dadurch verlieren die Nationalstrassen alle Vorteile, die man ihnen zuschreibt: Etwa die Entlastung des bestehenden Strassennetzes, die Sicherheit des motorisierten Verkehrs und die Förderung der Wirtschaft durch die Verbesserung der generellen Verkehrssituation.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Mit dem NAF erhalten Bund und Kantone den Auftrag, für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen zu sorgen. Das heisst, dass der Bund auf der einen Seite die Kapazitätsengpässe beseitigen muss und auf der anderen Seite gemeinsam mit den Kantonen dafür sorgen muss, dass die Strasseninfrastruktur in allen Landesteilen ausreichend ist.**
- **Nicht überall genügen die Projekte zur Engpassbeseitigung. Im Raum Morges am Genfersee und im Zürcher Glatttal braucht es auch Netzergänzungen um das Verkehrsaufkommen gewinnbringend zu bewältigen. Diese Netzergänzungen sind in der NAF-Vorlage geregelt. Ohne NAF können sie nicht realisiert werden.**



6. JA zur Entlastung der Städte und Agglomerationen

6.1 Erfolgreiche Agglomerationsprogramme: Weiterführung sichern

Die Schweiz wächst immer mehr zusammen. Es entstehen Agglomerationsräume, in denen sich Wirtschaft und Gesellschaft über Gemeinde- und Städtegrenzen hinweg organisieren. Bereits heute leben drei Viertel der Schweizer Bevölkerung in Agglomerationen und diese Ballungsräume werden weiter wachsen. Das wird die bereits bestehenden Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen noch verschärfen. Die meisten Staustunden und die höchste Auslastung des öffentlichen Verkehrs sind rund um die grossen Städte und Ballungsräume zu verzeichnen. Die Verkehrsinfrastrukturen müssen entsprechend dem Wachstum weiterentwickelt werden.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Die finanziellen Mittel im Infrastrukturfonds neigen sich dem Ende zu. Viele Projekte zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs stehen ohne Anschlussfinanzierung auf der Kippe. Mit dem NAF werden die finanziellen Mittel dafür langfristig gesichert. In einer ersten Phase stehen jährlich rund 390 Millionen Franken zur Verfügung.**
- **Die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen können nur städte- und gemeindeübergreifend gelöst werden. Die Agglomerationsprogramme sind der richtige Schlüssel dazu. Sie leisten Anreize zur Lösungssuche und unterstützen Kantone und Gemeinden massgeblich bei der Finanzierung. Dank dem NAF können die Verkehrsprobleme in Städten und Agglomerationen sinnvoll angegangen werden.**
- **Die Agglomerationsprogramme wirken der Zersiedelung entgegen. Sie sind das wichtigste Instrument für eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen.**

6.2 Gesamtbetrachtung aller Verkehrssysteme

Bis jetzt leistete der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme finanzielle Unterstützung aus dem Infrastrukturfonds, um entsprechende Projekte zu realisieren. Neue Bus-, Tram- oder Metrolinien profitierten genauso wie Umfahrungsstrassen, Veloverbindungen oder Fussgängerpassagen. Zu den bereits realisierten Projekten, die von Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm profitiert haben, zählen unter anderem die Basler Tramlinie nach Saint-Louis, das Tram Bern West, die Métro M2 in Lausanne, die Poyabrücke in Fribourg, der Wankdorfplatz in Bern oder die Entlastungsstrasse in Olten.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Öffentlicher Verkehr sowie Velo- und Fussverkehr profitieren in hohem Masse von den Agglomerationsprogrammen. Der NAF stellt in der ganzen Schweiz die Finanzierung zahlreicher Projekte aus diesen Bereichen sicher, sofern sie nicht über den Bahinfrastrukturfonds BIF finanziert werden.**
- **Die Agglomerationsprogramme beinhalten auch Projekte für Umfahrungsstrassen oder Kapazitätserweiterungen von Strassen. Dank dem NAF können deshalb künftig viele Gemeinden von Durchgangsverkehr befreit werden.**
- **Der Fokus der wichtigen Agglomerationsprogramme liegt auf einer Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems. Dank dem NAF wird das Verkehrssystem in den Städten und Agglomerationen sinnvoll weiterentwickelt. Weil der allergrösste Teil der Schweizer Bevölkerung regelmässig sowohl das Auto als auch den öffentlichen Verkehr nutzt, ist der NAF damit letztlich eine Lösung für alle.**



7. JA zur Stärkung der Land- und Bergregionen

7.1 Land- und Bergregionen besser anbinden

In ländlichen Gebieten der Schweiz ist die Abhängigkeit vom Auto grösser als in den Agglomeratio- nen des Mittellandes. Sie sind mit dem öffentlichen Verkehr nicht gleich gut erschlossen. Bevölke- rung, Wirtschaft und Gewerbe der Land- und Bergregionen sind deshalb vorrangig auf funktionie- rende und leistungsfähige Strassenverbindungen angewiesen. Und auf eine Strasseninfrastruktur, welche die Land- und Bergregionen an die Zentren und so ans Nationalstrassennetz anbindet. Die Tourismusdestinationen sind darauf angewiesen, dass Gäste den Weg direkt und ohne grosse Hin- dernisse finden. Auch die vielen Pendler, welche in den mittelgrossen Zentren der ländlichen Regio- nen oder Berggebiete arbeiten, sind auf gute Verbindungen angewiesen.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Bestandteil der NAF-Vorlage ist die Übernahme von rund 400 Kilometern Kantons- strassen durch den Bund, der diese in das Nationalstrassennetz integriert. Der NAF sorgt so dafür, dass alle Regionen der Schweiz ans Nationalstrassennetz an- gebunden werden.**
- **Diese Integration führt zu besseren und sichereren Verbindungen in die Zentren. Der NAF fördert damit die Konkurrenzfähigkeit von KMU in den Land- und Bergre- gionen.**

7.2 Land- und Bergkantone finanziell entlasten

Der Unterhalt der Strasseninfrastruktur in den Land- und Berggebieten der Schweiz ist sehr teuer. Aufgrund der topografischen Verhältnisse müssen zahlreiche Brücken, Tunnels und Galerien baulich unterhalten werden. Strassen müssen vor Steinschlag, Lawinen, Erdbeben oder Überschwem- mungen geschützt werden, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Mit Schneeräumungen sorgen kantonale und kommunale Tiefbauämter dafür, dass die meisten Dörfer und Siedlungen ganzjährig erreichbar sind. Im Frühjahr müssen dann auf vielen Verbindungen al- lerdings Frostschäden instand gestellt werden.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Mit der Übernahme von rund 400 Kilometern Kantonsstrassen werden Land- und Bergregionen auch finanziell entlastet. Der Bund sorgt künftig für deren Unterhalt und den Kantonen bleibt so mehr Geld für den Bau und Unterhalt von tieferklassi- gen Strassen.**
- **Bei der Übernahme der Kantonsstrassen handelt sich nicht einfach um ein «Ge- schenk» an die Land- und Bergregionen. Die NAF-Vorlage ist ausgewogen und sieht vor, dass sich die Kantone im Gegenzug mit jährlich 60 Millionen Franken an Unterhalt und Betrieb der übernommenen Kantonsstrassen beteiligen.**
- **Mit dem NAF erhalten die Kantone weiterhin Bundesbeiträge für Betrieb und Un- terhalt ihrer Hauptstrassen. Sie kommen insbesondere den Land- und Bergregio- nen zugute. Finanziert werden die Projekte des Umweltschutzes, Landschafts- schutzes und Bauten, die vor Naturgewalten schützen, aus der «Spezialfinanzie- rung Strassenverkehr». Wird das Geld in der Spezialfinanzierung knapp, stellt ein Ausgleichsmechanismus sicher, dass aus dem NAF auch Mittel für diese Projekte entnommen werden können.**



8. JA damit KMU und Wirtschaft besser fahren

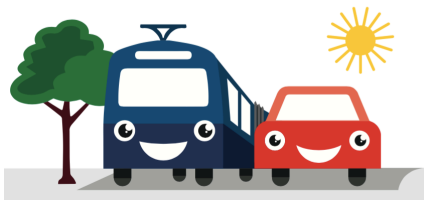
8.1 Gute Verkehrsinfrastrukturen als zentraler Standortvorteil

Das Schweizer Verkehrsnetz bildet die Lebensader einer wirtschaftlich starken Schweiz. Das Nationalstrassennetz ist im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsinfrastrukturen zentral für die hohe Standortqualität. Ohne Mobilität findet keine Wertschöpfung statt. Dank einem leistungsfähigen Verkehrsnetz können Menschen, Waren, Energie und Informationen ausgetauscht werden. 62 Prozent der gesamten Transportleistungen finden auf der Strasse statt. Fast alle Güter, die irgendwo produziert oder konsumiert werden, wurden mindestens über eine kurze Strecke auf der Strasse transportiert. Das Verkehrssystem trägt also wesentlich zum Wohlstand unseres Landes und der einzelnen Regionen bei. Die Infrastrukturen von Schiene und Strasse erzielen eine direkte und indirekte Wertschöpfung von rund 16 Milliarden Franken pro Jahr. Ihre Bedeutung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit und Standortqualität der Schweiz ist elementar. Dies gilt es auch im Auge zu behalten, wenn es darum geht, die Funktionstüchtigkeit und Leistungsfähigkeit dieser Netze zu sichern und zukunftstauglich weiterzuentwickeln.

Das Schweizer Strassennetz stösst immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen. Die Folgen davon sind tägliche Staus auf dem Nationalstrassennetz und stockender Kolonnenverkehr in den Agglomerationsregionen. Die Staus sind insbesondere auch für Wirtschaft und Gewerbe verheerend. Sie sind auf die Mobilität ihrer Arbeitnehmer und Angestellten angewiesen.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Mit dem NAF können Engpässe auf den Nationalstrassen gezielt behoben werden. Auch ermöglicht der NAF die Schliessung der letzten Lücken im Nationalstrassennetz und die Erstellung wichtiger neuer Nationalstrassenprojekte. Der NAF stärkt mit dem Nationalstrassennetz somit das Rückgrat des Schweizer Verkehrssystems.**
- **Dank der gesicherten Finanzierung der Agglomerationsprogramme sorgt der NAF auch für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in den städtischen Regionen. Der NAF vernetzt auf diese Weise die verschiedenen Wirtschaftsräume der Schweiz. So sorgt der NAF generell für wirtschaftliche Dynamik und Wachstum.**
- **Mit dem NAF werden 400 Kilometer Kantonsstrassen in das Nationalstrassennetz übernommen. Und dank dem NAF erhalten die Kantone Unterstützung bei Betrieb und Unterhalt ihrer Hauptstrassen. So trägt der NAF zu Sicherung der Wirtschaft in allen Regionen der Schweiz bei.**



9. JA zu einer langfristigen und ausgewogenen Finanzierung des Verkehrs

9.1 Breit abgestützte und ausgewogene Finanzierung

Seit den frühen 90er-Jahren hat sich der Verkehr auf dem Schweizer Nationalstrassennetz verdoppelt. Und Prognosen zeigen, dass der Verkehr in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen wird. Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie der steigende Lebensstandard sorgen für dieses stetige Wachstum. Auch in den Städten und Agglomerationen nimmt der Verkehr zu. Davon betroffen ist auch der Öffentliche Verkehr. Damit das Schweizer Verkehrsnetz leistungsfähig bleibt, muss es entsprechend angepasst und ausgebaut werden.

Der NAF löst den Infrastrukturfonds ab, der 2008 installiert worden ist. Er war zeitlich befristet und die Mittel waren streng zugeteilt. Das führte aufgrund wiederkehrender Budgetdiskussionen vielfach zu Planungs- und Realisierungsschwierigkeiten bei Unterhalts- oder Erweiterungsprojekten.

Welche Vorteile bringt der NAF?

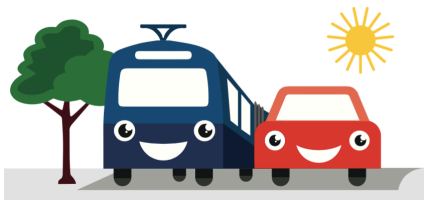
- **Der NAF wird auf Verfassungsebene verankert und gilt damit unbefristet. Wiederkehrende Budgetdiskussionen gehören der Vergangenheit an. Davon profitieren Unterhalt, Betrieb und Erweiterungen des Nationalstrassennetzes genauso wie die zahlreichen Agglomerationsprojekte und die Infrastrukturen in Land- und Bergregionen. Dank der Finanzmechanik des Fonds können Projekte bedarfsgerecht geplant und realisiert werden.**
- **Der NAF wird aus diversen Quellen gespeist und ist so sicher finanziert. Die Erträge aus dem Mineralölsteuerzuschlag und aus der Autobahnvignette kommen dem NAF zu. Der NAF wird zusätzlich aus der Automobilsteuer, in der Regel von 10 Prozent der Mineralsteuer-Einnahmen und ab 2020 von einer Elektroauto-Abgabe gespeist. Alle diese Quellen sind zweckgebunden. Sie kommen also vollumfänglich dem Nationalstrassennetz, den Agglomerationen und den Land- und Bergregionen zugute.**
- **Der NAF wird jährlich über 3 Milliarden Franken verfügen. Falls der Fondsbestand unter eine bestimmte Grenze sinkt, wird der Mineralölsteuerzuschlag in einem ersten Schritt um 4 Rappen pro Liter erhöht. Eine entsprechende Erhöhung ist allerdings frühestens in zwei Jahren angezeigt.**

9.2 Gesamtbetrachtung des Schweizer Verkehrsnetzes

Die Finanzierung des Schweizer Verkehrsnetzes war bis ins Jahr 2014 komplex und intransparent. Die Finanzierung des Verkehrsträgers Schiene erfolgte über zahlreiche Kanäle. Mitunter flossen über diverse Kanäle Geld aus dem Verkehrsträger Strasse in die Bahnfinanzierung, weil der Verkehrsträger Schiene nicht selbsttragend ist. Im Jahr 2014 entschieden Bundesrat und Parlament und in der Folge auch Volk und Stände mit der FABI-Vorlage an der Urne, die Bahnfinanzierung neu und dauerhaft aufzugleisen. Seither wird der Verkehrsträger Schiene aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Bis heute fehlte allerdings eine gleichgelagerte Finanzierungslösung für die Nationalstrassen und die Verkehrsprojekte in Agglomerationen.

Welche Vorteile bringt der NAF?

- **Der NAF ist eine Fonds-Lösung analog zum Bahnfonds. Er ist auf Verfassungsebene angesiedelt und wird ausreichend durch zweckgebundene Quellen gespeist. Damit ist der NAF der eigentliche Zwilling des Bahnfonds BIF. Mit dem NAF verfügen alle Verkehrsträger der Schweiz – egal ob Schiene oder Strasse, aber auch Fussgänger und Velofahrer, Stadt und Land – über eine sichere und zukunftsfähige Finanzierung.**



10. Breite Allianz sagt JA zum NAF

Der NAF wird von einer starken, gesamtschweizerischen und überparteilichen Koalition getragen:

Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Automobil Club der Schweiz ACS, Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Camera di Commercio Cantone Ticino cc-ti, Centre Patronal PT, Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz, Dachverband der Arbeitnehmenden Travail.Suisse, Erdöl-Vereinigung EV, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Infra Suisse, Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV, Parteien: CVP, BDP, EVP, FDP und SVP, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete SAB, Schweizerischer Bau-
meisterverband SBV, Schweizerischer Carrosserieverband VSCI, Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Gewerbeverband sgv, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Schweizerischer Städteverband, Swissrail Industry Association, Touring Club Schweiz TCS, Verband der Schweizer Unternehmen economiesuisse, Verband des Strassenverkehrs FRS – strasseschweiz, Verband öffentlicher Verkehr VöV, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure auto-schweiz, Verband der verladenden Wirtschaft VAP

Co-Präsidium Komitee JA zum NAF:

- Martin Candinas, Nationalrat CVP, Graubünden
- Viola Amherd, Nationalrätin CVP, Wallis
- Fabio Regazzi, Nationalrat CVP, Tessin
- Olivier Français, Ständerat FDP, Waadt
- Thierry Burkart, Nationalrat FDP, Aargau
- Doris Fiala, Nationalrätin FDP, Zürich
- Natalie Rickli, Nationalrätin SVP, Zürich
- Adrian Amstutz, Nationalrat SVP, Bern
- Pierre-André Page, SVP, Freiburg
- Bernhard Guhl, Nationalrat BDP, Aargau
- Maja Ingold, Nationalrätin EVP, Zürich
- Claude Janiak, Ständerat SP, Basel-Land

Komitee JA zum NAF, Postfach 690, 3000 Bern 22

www.naf-ja.ch / www.facebook.com/jazumnaf / www.twitter.com/JAzumNAF



version du 18.11.2016

Argumentaire bref FORTA OUI, votation populaire fédérale du 12 février 2017

FORTA pour la complémentarité des transports

La Suisse a besoin d'infrastructures de transport performantes pour relier ses différentes régions. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) crée les conditions nécessaires au renforcement de notre réseau de transport.

Six bonnes raisons de voter OUI au fonds FORTA, pour la complémentarité des transports en Suisse:

1. OUI au renforcement du réseau suisse de transport.

Le fonds FORTA finance le renforcement du réseau suisse de transport. Les habitants et les entreprises de notre pays ont besoin d'infrastructures de transport de qualité. Le rail bénéficie déjà d'un fonds de durée indéterminée pour le financement de son infrastructure. Avec le fonds FORTA, la route et le rail seront sur un pied d'égalité.

Les investissements nécessaires à l'entretien et à l'aménagement de l'infrastructure routière seront garantis. De ce fait, la Suisse disposera d'un réseau de transport performant, fondé sur la complémentarité rail-route.

La desserte des différentes régions de notre pays sera améliorée et des infrastructures de transport importantes pour les villes et les agglomérations seront cofinancées par la Confédération. Le renforcement du réseau de transport suisse au moyen du fonds FORTA permet de répondre à la croissance du trafic.

2. OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes.

Le fonds FORTA finance l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales (autoroutes), dont les limites de capacité sont désormais atteintes. De fait, le nombre d'heures de bouchons ne cesse d'augmenter et les besoins d'investissement sont énormes. Le nouveau fonds routier FORTA répond à ce problème. Il garantit qu'à l'avenir des montants suffisants pourront être alloués à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de notre réseau autoroutier.

Les tronçons autoroutiers les plus surchargés seront élargis, au bénéfice de la collectivité, puisque les pertes de temps et les atteintes à l'environnement diminueront.

3. OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomérations.

Le fonds FORTA contribue à délester les villes et agglomérations du trafic routier. On soulignera en ce sens que les moyens financiers du fonds d'infrastructure en vigueur, qui auraient dû suffire jusqu'en 2028, sont déjà épuisés. Par conséquent, sans le fonds FORTA, les subventions fédérales aux projets des agglomérations se tariraient et d'importants projets ne pourraient plus être réalisés.

Grâce au fonds FORTA, la Confédération, les cantons et les communes pourront continuer à financer ensemble des routes de contournement et de délestage, des voies de bus, des



Complémentaires, donc efficaces
www.forta-oui.ch



version du 18.11.2016

trams et des métros, des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des mesures améliorant la sécurité routière ou réduisant le bruit et les atteintes à l'environnement. On soulignera enfin que ces moyens financiers seront à disposition de l'ensemble des agglomérations, petites, moyennes et grandes, dans toute la Suisse.

4. OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne.

Les régions périphériques et de montagne bénéficient également du fonds FORTA. Avec l'entrée en vigueur du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, quelque 400 km de routes cantonales existantes seront repris par la Confédération dans le réseau des routes nationales. Cette mesure soulagera financièrement la plupart des cantons. Des routes de contournement pourront être construites autour des villages et des petites villes traversées actuellement par de grands axes de transit routier.

Par ailleurs, l'importance des liaisons routières pour les régions périphériques est expressément prise en compte. Des contributions fédérales continueront à être versées aux cantons au titre de la protection des routes cantonales contre les dangers naturels, ainsi que de la protection de l'environnement et du paysage, au bénéfice des habitants et des entreprises des régions périphériques.

5. OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie et notamment les PME.

Le fonds FORTA contribue à ce que l'économie en général et les PME en particulier continuent de disposer d'infrastructures de transport renforçant leur compétitivité. A l'heure actuelle, les quelque 20 000 heures annuelles de bouchons enregistrées sur nos autoroutes pèsent lourdement sur la marche de l'économie.

Pour résumer, les corps de métiers (livreurs, réparateurs, etc.) perdent un temps précieux sur la route et les bouchons coûtent cher : environ 1,6 milliard de francs par an selon les calculs de la Confédération.

La prospérité de la Suisse dépend de la bonne marche de ses entreprises, ce qui fait que la collectivité toute entière bénéficie d'une meilleure fluidité du trafic routier.

6. OUI à un financement durable et équilibré des transports.

Le fonds FORTA garantit un financement solide et équilibré d'une partie essentielle de notre infrastructure de transport. Des projets à long terme, tels que des aménagements autoroutiers, ont besoin d'un financement durable. En ce sens, le peuple a déjà approuvé le fonds d'infrastructure ferroviaire. La création du fonds FORTA offre la chance de renforcer encore le développement du réseau suisse de transport.

Le nouveau fonds routier est équilibré: tant les collectivités publiques que les automobilistes contribuent à son financement. Des recettes provenant de l'impôt automobile fédéral, des taxes sur les carburants et de la vignette seront affectées à FORTA. Par ailleurs, les contributions routières fédérales aux cantons continueront à être garanties.

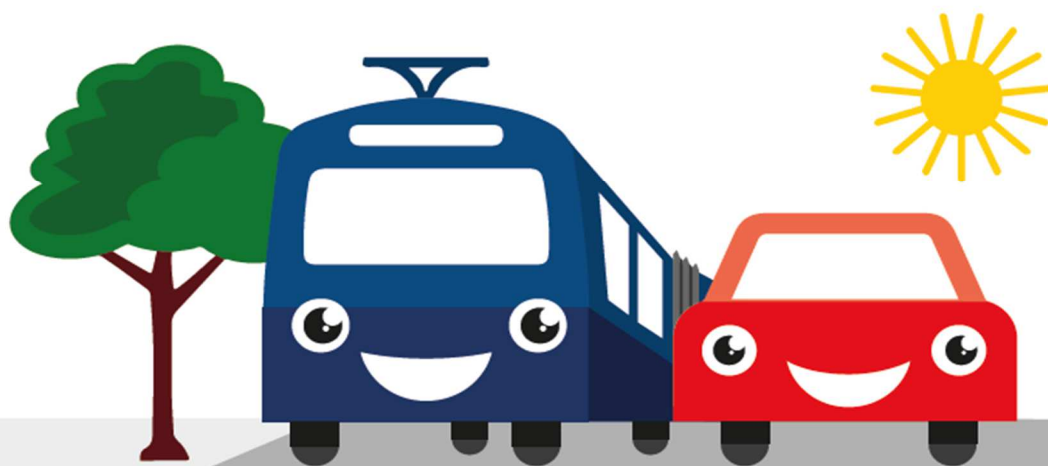
Enfin, le fonds FORTA empêche le prélèvement d'impôts« en trop »: la surtaxe sur les carburants ne pourra être augmentée que si cette hausse est indispensable à la réalisation de projets prêts à être mis en chantier.

Complémentaires, donc efficaces
www.forta-oui.ch



Argumentaire long FORTA OUI
votation fédérale du 12 février 2017

Complémentaires, donc efficaces.



www.forta-oui.ch

Le 12 février
FORTA
OUI

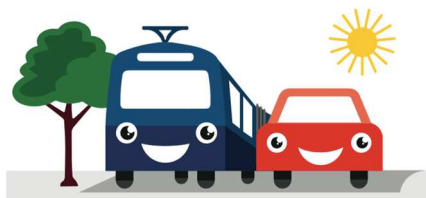


Table des matières

1. Introduction: le réseau de transport – un facteur clé	3
1.1 Un réseau de transport fortement développé	3
1.2 Il est grand temps d'agir	3
2. Le projet sur lequel nous votons	4
3. Les arguments en bref	5
4. OUI au renforcement du réseau suisse de transport	7
4.1 Le réseau des routes nationales (autoroutes)	7
4.2 Le trafic d'agglomération	7
5. OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes	9
5.1 Action ciblée contre les bouchons	9
5.2 Répondre de manière raisonnable aux problèmes de surcharge de trafic	9
6. OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomérations	10
6.1 Prolonger le succès des projets d'agglomération	10
6.2 Vision globale de tous les systèmes de transport	10
7. OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne	11
7.1 Mieux desservir les régions périphériques et de montagne	11
7.2 Alléger la charge financière des cantons périphériques et de montagne	11
8. OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie (PME)	12
8.1 De bonnes infrastructures de transport – un avantage économique central	12
9. OUI à un financement durable et équilibré des transports	13
9.1 Un financement équilibré et reposant sur une large base	13
9.2 Vision globale du réseau suisse de transport	13
10. Une large alliance soutient le fonds FORTA	15



1. Introduction: le réseau de transport – un facteur clé

1.1 Un réseau de transport fortement développé

Des infrastructures modernes et performantes font partie des facteurs clés qui déterminent la compétitivité et la prospérité de notre pays.

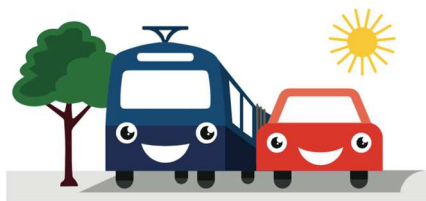
Les infrastructures suisses (rail, route, électricité, télécommunications, eau, etc.) ont été conçues il y a plusieurs décennies sur la base des perspectives admises à l'époque concernant le développement de la population et de l'économie. Les responsables d'alors se sont fondés sur des taux de croissance élevés. Voilà pourquoi la Suisse dispose encore aujourd'hui d'une infrastructure bien développée et de bonne qualité. Les hypothèses retenues dans le passé quant au développement démographique et économique (nombre d'habitants et produit intérieur brut) sont devenues réalité, quoique avec quelques années de retard.

C'est dire que le réseau de transport suisse parvient aux limites de sa capacité, notamment dans les régions à forte densité démographique et dans les agglomérations.

1.2 Il est grand temps d'agir

Les signes de surcharge sont nombreux et indéniables: bouchons quotidiens sur les axes routiers principaux et dans les agglomérations, trains bondés sur les lignes principales, réseaux RER et transports publics à courte distance de plus en plus surchargés et exposés aux pannes, bouchons sur les routes d'accès et de transit vers les destinations touristiques, mais aussi problèmes pour les trains de marchandises qui, faute de capacités ferroviaires suffisantes, ne disposent plus de tracés libres. Le réseau de transport dans sa forme actuelle ne répond plus aux exigences croissantes de l'économie et de la société. Cette forte charge accroît en outre le risque de pannes affectant tout le territoire.

Les collectivités publiques assument la responsabilité du financement et de l'aménagement des infrastructures de transport. Le réseau suisse de transport a une valeur économique considérable. S'il fallait le reconstruire, cela coûterait quelque 350 milliards de francs, soit les deux tiers du produit intérieur brut de la Suisse. Un engagement fort de la Confédération, des cantons et des communes est donc plus important que jamais.



2. Le projet sur lequel nous votons

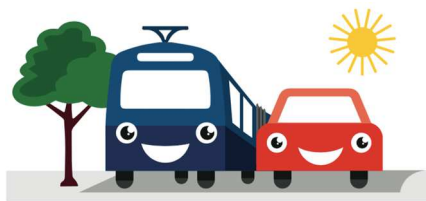
En approuvant en février 2014 le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple et les cantons ont donné au rail une base financière solide. Un agenda a ainsi pu être fixé pour les nombreux projets d'aménagement ainsi que pour les travaux d'entretien et de réparation en attente. Les projets prêts à être réalisés sont approuvés tous les quatre ans et leur financement est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Une démarche analogue est désormais prévue pour le réseau des routes nationales (autoroutes) et les projets du trafic d'agglomération (voies de bus, trams, métros et routes de contournement).

Grâce au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) les projets d'achèvement (autoroutes A5, A9 et A16 en Suisse romande), ainsi que les travaux d'aménagement et d'entretien du réseau des routes nationales ont pu être agendés. Dans une première étape 2018-2030, quelque 6,5 milliards de francs seront investis dans l'élimination des goulets d'étranglement autoroutiers. Le financement des travaux d'entretien et de réparation des routes nationales, qui coûtent de plus en plus cher, sera également assuré. En outre, le fonds FORTA assumera la reprise financière de quelque 400 km de routes cantonales qui, en raison de leur importance, seront transférées dans le réseau des routes nationales.

Le fonds FORTA garantira aussi la prolongation des subventions fédérales au titre des différents projets d'agglomérations, c'est-à-dire concrètement le cofinancement par la Confédération de projets d'infrastructures de transport destinés à résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations. Des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des mesures de sécurité routière ou pour réduire le bruit du trafic pourront également être financées.

Non limité dans le temps, le fonds FORTA est ancré dans la Constitution fédérale tout comme le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), modification de la Constitution qui nécessite un vote populaire, comme cela avait été le cas pour le FIF.

Le Conseil fédéral et le Parlement fédéral recommandent au peuple et aux cantons d'accepter ce projet lors de la votation populaire fédérale du 12 février 2017.



3. Les arguments en bref

OUI au renforcement du réseau suisse de transport

Le fonds FORTA finance le renforcement du réseau suisse de transport. Les habitants et les entreprises de notre pays ont besoin d'infrastructures de transport de qualité. Le rail bénéficie déjà d'un fonds de durée indéterminée pour le financement de son infrastructure. Avec le fonds FORTA, la route et le rail seront sur un pied d'égalité.

Les investissements nécessaires à l'entretien et à l'aménagement de l'infrastructure routière seront garantis. De ce fait, la Suisse disposera d'un réseau de transport performant, fondé sur la complémentarité rail-route.

La desserte des différentes régions de notre pays sera améliorée et des infrastructures de transport importantes pour les villes et les agglomérations seront cofinancées par la Confédération. Le renforcement du réseau de transport suisse au moyen du fonds FORTA permet de répondre à la croissance du trafic.

OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes

Le fonds FORTA finance l'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales (autoroutes), dont les limites de capacité sont désormais atteintes. De fait, le nombre d'heures de bouchons ne cesse d'augmenter et les besoins d'investissement sont énormes. Le nouveau fonds routier FORTA répond à ce problème. Il garantit qu'à l'avenir des montants suffisants pourront être alloués à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de notre réseau autoroutier.

Les tronçons autoroutiers les plus surchargés seront élargis, au bénéfice de la collectivité, puisque les pertes de temps et les atteintes à l'environnement diminueront.

OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomérations

Le fonds FORTA contribue à délester les villes et agglomérations du trafic routier. On soulignera en ce sens que les moyens financiers du fonds d'infrastructure en vigueur, qui auraient dû suffire jusqu'en 2028, sont déjà épuisés. Par conséquent, sans le fonds FORTA, les subventions fédérales aux projets des agglomérations se tariraient et d'importants projets ne pourraient plus être réalisés.

Grâce au fonds FORTA, la Confédération, les cantons et les communes pourront continuer à financer ensemble des routes de contournement et de délestage, des voies de bus, des trams et des métros, des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, ainsi que des mesures améliorant la sécurité routière ou réduisant le bruit et les atteintes à l'environnement. On soulignera enfin que ces moyens financiers seront à disposition de l'ensemble des agglomérations, petites, moyennes et grandes, dans toute la Suisse.



OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne

Les régions périphériques et de montagne bénéficient également du fonds FORTA. Avec l'entrée en vigueur du nouvel arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, quelque 400 km de routes cantonales existantes seront repris par la Confédération dans le réseau des routes nationales. Cette mesure allégera la charge financière de la plupart des cantons. Des routes de contournement pourront être construites autour des villages et des petites villes traversées actuellement par de grands axes de transit routier.

Par ailleurs, l'importance des liaisons routières pour les régions périphériques est expressément prise en compte. Des contributions fédérales continueront à être versées aux cantons au titre de la protection des routes cantonales contre les dangers naturels, ainsi que de la protection de l'environnement et du paysage, au bénéfice des habitants et des entreprises des régions périphériques.

OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie et notamment les PME

Le fonds FORTA contribue à ce que l'économie en général et les petites et moyennes entreprises (PME) en particulier continuent de disposer d'infrastructures de transport renforçant leur compétitivité. A l'heure actuelle, les quelque 20'000 heures annuelles de bouchons enregistrées sur nos autoroutes pèsent lourdement sur la marche de l'économie.

Pour résumer, les corps de métiers (livreurs, réparateurs, etc.) perdent un temps précieux sur la route et les bouchons coûtent cher : environ 1,6 milliard de francs par an selon les calculs de la Confédération.

La prospérité de la Suisse dépend de la bonne marche de ses entreprises, ce qui fait que la collectivité toute entière bénéficie d'une meilleure fluidité du trafic routier.

OUI à un financement durable et équilibré des transports

Le fonds FORTA garantit un financement solide et équilibré d'une partie essentielle de notre infrastructure de transport. Des projets à long terme, tels que des aménagements autoroutiers, ont besoin d'un financement durable. En ce sens, le peuple a déjà approuvé le fonds d'infrastructure ferroviaire. La création du fonds FORTA offre la chance de renforcer encore le développement du réseau suisse de transport.

Le nouveau fonds routier est équilibré: tant les collectivités publiques que les automobilistes contribuent à son financement. Des recettes provenant de l'impôt automobile fédéral, des taxes sur les carburants et de la vignette seront affectées à FORTA. Par ailleurs, les contributions routières fédérales aux cantons continueront à être garanties. Enfin, le fonds FORTA empêche le prélèvement d'impôts« en trop »: la surtaxe sur les carburants ne pourra être augmentée que si cette hausse est indispensable à la réalisation de projets prêts à être mis en chantier.



4. OUI au renforcement du réseau suisse de transport

4.1 Le réseau des routes nationales

Le réseau des routes nationales (autoroutes) est véritablement la colonne vertébrale du système suisse de transport. Ce réseau, long à fin 2016 de 1'837 kilomètres, constitue seulement 2,5% de la totalité du réseau routier suisse, mais il absorbe à lui tout seul 41% des prestations de transport du trafic routier de personnes et même 70% du trafic lourd de marchandises par la route. Or, le trafic sur le réseau des routes nationales a doublé depuis 1990 alors qu'il est demeuré presque stable sur les autres routes, un fait largement méconnu. On notera en ce sens que, durant la seule année 2015, le nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules empruntant les routes nationales a augmenté de 4,2%. Par ailleurs, le trafic lourd de marchandises a crû de 1% en 2015 sur nos autoroutes.

Les routes nationales déchargent donc considérablement le reste du réseau routier et constituent aujourd'hui un "contournement de localités au niveau national". Cette concentration du trafic sur les routes nationales a pour conséquence que plusieurs tronçons de ces dernières situés sur le Plateau atteignent, voire dépassent leur limite de capacité. Ce constat est confirmé par la statistique des bouchons, puisque l'on a décompté, en 2015, plus de 23'000 heures d'attente dues à une surcharge de trafic.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Un programme de développement stratégique (PRODES) sera établi tous les quatre ans pour définir les tronçons surchargés qui devront être aménagés en priorité les années suivantes.**
- **Le réseau sera complété. Des tronçons autoroutiers nouveaux seront construits dans la région de Morges (VD) et dans le Glattal (ZH).**
- **Environ 400 km de routes cantonales à fort trafic seront transférés dans le réseau des routes nationales. Cela signifie concrètement que la Confédération assumera désormais la responsabilité de l'entretien, de l'aménagement et du financement de ces routes.**
- **La Confédération disposera de plus d'argent pour financer ces projets, soit au total 650 millions de francs de plus qu'aujourd'hui. Si ces moyens financiers ne suffisent pas, elle pourra augmenter légèrement – d'environ 4 centimes par litre – la surtaxe sur les carburants.**

4.2 Le trafic d'agglomération

La capacité des infrastructures suisses de transport dépend aussi de la manière dont fonctionne le trafic dans les agglomérations. Il ne sert à rien de gagner 10 minutes sur le trajet de Genève à Lausanne si ensuite le trajet de la gare de Lausanne jusque dans la banlieue dure 20 minutes de plus. Ce constat vaut aussi bien pour le trafic individuel motorisé que pour les transports publics.

L'engagement de la Confédération dans le trafic d'agglomération s'est traduit par de nombreuses améliorations ces dernières années, mais les fonds disponibles à cet effet seront bientôt épuisés. Sans le fonds FORTA, la Confédération n'aura plus les moyens de soutenir les projets de transport dans les agglomérations. Bon nombre de ces dernières ne disposant pas de ressources financières suffisantes, plusieurs projets devront être abandonnés.



Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Les programmes concernant le trafic d'agglomération sont des instruments utiles pour financer des solutions de transport pratiques et intercommunales. Seul le fonds FORTA permet de les poursuivre à l'avenir.**
- **La Confédération a fixé à 6 milliards de francs, pour une durée de 20 ans, les moyens financiers destinés aux projets d'agglomération. Ces fonds seront cependant bientôt épuisés. Grâce au fonds FORTA, la Confédération pourra continuer d'engager environ 390 millions de francs par an dans des projets du trafic d'agglomération de toutes les régions de Suisse.**



5. OUI à l'élimination des goulets d'étranglement sur les autoroutes

5.1 Action ciblée contre les bouchons

Le nombre d'heures d'attente dans les bouchons sur les routes nationales augmente rapidement. La situation s'est fortement détériorée, surtout ces dernières années. En 1999 on comptait encore environ 3'500 heures d'attente par an en raison de surcharges de trafic. Aujourd'hui, les usagers sont bloqués chaque année pendant plus 23'000 heures. Les pertes économiques dues aux bouchons quotidiens dépassent 1,6 milliard de francs par an. Ces embouteillages ne nuisent pas seulement à l'économie, mais aussi à l'environnement: les constants arrêts et redémarrages des voitures prises dans les files accroissent notablement la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Le projet FORTA permet d'agir efficacement contre les goulets d'étranglement et de financer durablement leur élimination. Cette intervention se fera par étapes: d'ici 2030, plusieurs sections critiques du réseau autoroutier seront corrigées, à commencer par le contournement nord de Zurich, les tronçons Luterbach-Härkingen (SO), Aéroport de Genève-Le Vengeron et Wankdorf-Schönbühl (BE).**
- **Les tronçons surchargés sont connus depuis longtemps. Il y a un important retard à rattraper à ce niveau. Comme il est impossible d'ouvrir tous les chantiers en même temps, il faut planifier assez tôt l'élimination des goulets d'étranglement. Le fonds FORTA avec son programme de développement stratégique PRODES constitue un instrument efficace à cet effet. Les projets prêts à être réalisés sont planifiés sur une période de quatre ans et leur financement est garanti.**

5.2 Répondre de manière raisonnable aux problèmes de surcharges de trafic

Depuis 1960, la Confédération et les cantons ont dépensé quelque 75 milliards de francs pour les routes nationales. Ces investissements ont été financés par des impôts spéciaux sur le trafic routier motorisé. Si la fiabilité de ce réseau baisse, la valeur de cet important investissement diminue aussi. C'est ce qui se passe aujourd'hui: certains tronçons sont bloqués de plus en plus souvent, mais de manière irrégulière et imprévisible, par des bouchons qui durent fréquemment plusieurs heures. Ces embouteillages sont principalement dus aux surcharges de trafic et font perdre aux routes nationales quelques-uns de leurs principaux avantages: le délestage du réseau routier restant, la sécurité routière et le soutien de l'économie par une amélioration générale du trafic.

Quels avantages le FORTA apporte-t-il ?

- **Le fonds FORTA charge la Confédération et les cantons de veiller à une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays. Cela signifie que, d'une part, la Confédération doit éliminer les goulets d'étranglement et, d'autre part, qu'elle doit, de concert avec les cantons, garantir une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions.**
- **Les projets d'élimination des goulets d'étranglement ne sont pas toujours suffisants. Dans la région de Morges, au bord du lac Léman, et dans le Glatttal zurichois, il faudra compléter le réseau pour garantir la fluidité du trafic. Ces compléments du réseau autoroutier sont réglés dans le cadre du projet FORTA.**



6. OUI au délestage du trafic routier des villes et agglomération

6.1 Prolonger le succès des projets d'agglomération

La densification urbaine du territoire suisse se traduit par le développement d'agglomérations dans lesquelles les entreprises et les habitants s'organisent au-delà des limites communales. Aujourd'hui déjà, trois quarts de la population habitent dans des agglomérations, qui tendent à former des zones métropolitaines. Les problèmes de circulation dans les villes et les agglomérations augmentent en parallèle, puisque c'est dans les villes et les métropoles que l'on enregistre le plus grand nombre d'heures de bouchons, ainsi que le plus fort taux d'exploitation des transports publics. Les infrastructures de transport doivent donc être développées pour répondre à cette croissance.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Les réserves financières du fonds d'infrastructure seront bientôt épuisées. Faute d'un financement complémentaire, nombre de projets améliorant le trafic dans les agglomérations risquent de ne pas voir le jour. Le fonds FORTA leur garantit un financement à long terme en mettant à disposition, dans une première phase, un montant de 390 millions de francs par an.**
- **Les problèmes de trafic dans les agglomérations ne peuvent être résolus que par une intervention dépassant les limites des villes et des communes. Les projets d'agglomération répondent à cette exigence: ils encouragent la recherche de solutions intercommunales et apportent un soutien financier notable aux cantons et aux communes. Le fonds FORTA offre une solution judicieuse aux problèmes de circulation des villes et agglomérations.**
- **Les projets d'agglomération agissent contre le mitage du territoire. Ils constituent un outil important pour coordonner le développement du trafic et du logement dans les agglomérations.**

6.2 Vision globale de tous les systèmes de transport

Jusqu'ici la Confédération a versé, dans le cadre des projets d'agglomération, des contributions tirées du fonds d'infrastructure pour financer des projets de transport. Les nouvelles lignes de bus, de trams et de métros en profitaient en même temps que des routes de contournement, des voies cyclables et piétonnières. Parmi les projets déjà réalisés qui ont profité de ces moyens financiers, on peut citer la ligne de tram bâloise vers Saint-Louis, le tram Berne-Ouest, le métro M2 de Lausanne, le pont de la Poya à Fribourg, la place du Wankdorf à Berne ou encore la route de délestage d'Olten.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Les transports publics, de même que les voies cyclables et piétonnières profitent des projets d'agglomération. Le fonds FORTA garantit le financement de nombreux projets dans toute la Suisse, à condition que ceux-ci ne soient pas financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire.**
- **Les projets d'agglomération comprennent aussi des projets de routes de contournement et des augmentations de capacité routière. Grâce au fonds FORTA, nombre de communes pourront être délestées du trafic de transit.**
- **Les projets d'agglomération mettent l'accent sur une conception globale du système de transport. Le fonds FORTA encourage un développement judicieux des systèmes de transport dans les villes et les communes. La grande majorité de la population suisse utilisant régulièrement aussi bien la voiture que les transports publics pour se déplacer, le fonds FORTA constitue en définitive une solution valable pour tous.**



7. OUI au renforcement des régions périphériques et de montagne

7.1 Mieux desservir les régions périphériques et de montagne

Les populations des régions périphériques dépendent davantage de leur voiture que les habitants des villes du Plateau suisse. Les réseaux de transports publics y sont moins denses. C'est dire que la population, l'économie et les PME de ces régions ont avant tout besoin de liaisons routières performantes, ainsi que d'une infrastructure routière qui les rattache aux grands centres et au réseau des routes nationales. Ce constat vaut tout particulièrement pour les destinations touristiques, qui doivent être facilement et directement accessibles. Les nombreux pendulaires qui travaillent dans les centres de moyenne importance des régions rurales et alpines ont eux aussi besoin de bonnes liaisons.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

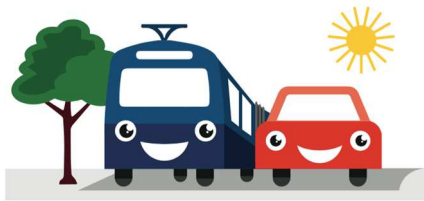
- **Le projet FORTA prévoit la reprise par la Confédération d'environ 400 km de routes cantonales qui seront intégrées dans le réseau des routes nationales. Il veille à ce que toutes les régions de Suisse soient rattachées au réseau des routes nationales.**
- **Cette intégration garantit des liaisons plus efficaces et plus sûres avec les centres. Le fonds FORTA soutient ainsi la compétitivité des PME des régions rurales et alpines.**

7.2 Alléger la charge financière des cantons périphériques et de montagne

L'entretien de l'infrastructure routière dans les régions rurales et alpines coûte très cher. La topographie impose de nombreux ouvrages d'art, des ponts, des tunnels et des galeries. Les routes doivent être protégées contre les chutes de pierres, les avalanches, les glissements de terrains et les inondations pour garantir la sécurité des usagers. En hiver, les services de voirie cantonaux et communaux enlèvent la neige pour assurer l'accessibilité des villages, tandis qu'au printemps les dégâts dus au gel exigent de coûteuses réparations.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **La reprise d'environ 400 km de routes cantonales allège charge financière des régions rurales et alpines. La Confédération assurant à l'avenir l'entretien de ces routes, il reste plus d'argent aux cantons pour aménager et entretenir des routes secondaires.**
- **Cette reprise de routes cantonales par la Confédération n'est pas un "cadeau" aux régions rurales et alpines. Les cantons participent en effet, à raison de 60 millions de francs par an, aux coûts d'entretien et d'exploitation des routes cantonales transférées, ce qui fait que le fonds FORTA est équilibré.**
- **Dans le cadre du projet FORTA, les cantons continuent de toucher des contributions fédérales à l'exploitation et à l'entretien de leurs routes principales. Ces versements bénéficient tout particulièrement aux régions rurales et alpines. Ils financent des projets de protection de l'environnement et du paysage, ainsi que des ouvrages contre les dangers naturels par le biais des réserves constituées au titre du "financement spécial de la circulation routière (FSCR)". Si ce financement spécial s'épuise, un mécanisme de compensation veille à ce que le fonds FORTA soutienne également des projets de ce genre.**



8. OUI à une meilleure desserte de transport pour l'économie (PME)

8.1 De bonnes infrastructures de transport – un avantage économique capital

Le réseau de transport constitue l'une des artères vitales de notre économie. De concert avec les autres infrastructures de transport, le réseau des routes nationales (autoroutes) est un facteur essentiel de l'attractivité économique de notre pays, car il n'y a pas de création de valeur sans mobilité. Grâce à un réseau de transport performant, les hommes et les femmes, les marchandises, l'énergie et les informations peuvent circuler. Or, 62% de toutes les prestations de transport sont assumées par la route. Presque toutes les marchandises qui sont produites ou consommées quelque part ont effectué au moins un court trajet sur la route. Le système de transport est donc un facteur essentiel de la prospérité de tout le pays et de ses régions. Les infrastructures routières et ferroviaires réalisent une plus-value directe et indirecte de quelque 16 milliards de francs par an. Elles sont d'une importance fondamentale pour la compétitivité internationale et l'attractivité économique de la Suisse. C'est un aspect qu'il ne faut pas oublier lorsqu'il s'agit de garantir et de développer la fonctionnalité et la performance de ces réseaux.

Or, le réseau routier suisse atteint les limites de sa capacité avec pour conséquence des bouchons quotidiens sur le réseau des routes nationales et un constant trafic en accor-déon dans les agglomérations. Les effets de ces bouchons sont désastreux pour l'économie en général et les PME en particulier. La bonne marche des entreprises dépend notamment de la mobilité des salariés.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il?

- **Le fonds FORTA permet de supprimer de manière ciblée les goulets d'étranglement sur les routes nationales, de combler les dernières lacunes du réseau des routes nationales et d'y réaliser de nouveaux et importants projets. En renforçant le réseau des routes nationales, le fonds FORTA solidifie la colonne vertébrale du système de transport suisse.**
- **En garantissant le financement des programmes d'agglomération, le fonds FORTA offre également aux régions urbaines une infrastructure de transport performante. Le fonds FORTA met donc en réseau les différents espaces économiques de Suisse, soutenant ainsi le dynamisme et la croissance économiques de notre pays.**
- **Avec le fonds FORTA, quelque 400 kilomètres de routes cantonales sont transférés dans le réseau des routes nationales et les cantons reçoivent un soutien financier pour l'exploitation et l'entretien des routes principales. Le fonds FORTA contribue donc au renforcement de l'économie de toutes les régions de notre pays.**



9. OUI à un financement durable et équilibré des transports

9.1 Un financement équilibré et reposant sur une large base

Le trafic sur le réseau des routes nationales a doublé depuis le début des années 1990. Les pronostics indiquent qu'il continuera d'augmenter ces prochaines années. Cette croissance constante est alimentée par le développement démographique et économique, ainsi que par l'augmentation du niveau de vie. Le trafic ne cesse également d'augmenter dans les villes et les agglomérations, ce qui touche les transports publics. Le réseau suisse des transports doit donc être constamment adapté et aménagé pour rester performant.

Le fonds FORTA remplace le fonds d'infrastructure, créé en 2008. Ce fonds était temporaire et ses moyens étaient strictement répartis. Les discussions budgétaires récurrentes qui s'ensuivaient provoquaient régulièrement des problèmes de planification et de réalisation des projets d'entretien et d'aménagement.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Ancré dans la Constitution fédérale, le fonds FORTA n'est pas limité dans le temps. Les discussions budgétaires récurrentes appartiendront donc au passé. L'entretien, l'exploitation et l'aménagement du réseau des routes nationales en profitent, tout comme les nombreux projets du trafic d'agglomération et les infrastructures des régions rurales et alpines. Grâce au mécanisme de financement de ce fonds, les projets peuvent être planifiés et réalisés en fonction des besoins.**
- **Alimenté par diverses sources, le fonds FORTA bénéficie d'un financement sûr. Le produit de la surtaxe sur les carburants et de la vignette autoroutière est versé au fonds FORTA, de même que celui de l'impôt automobile fédéral ainsi que, en règle générale, 10% des recettes provenant de la taxe de base sur les carburants (impôt sur les huiles minérales) et, dès 2020, le produit de la future taxe sur les véhicules électriques. Toutes ces ressources sont affectées et bénéficient donc entièrement au réseau des routes nationales, aux agglomérations ainsi qu'aux régions rurales et alpines.**
- **Le fonds FORTA disposera chaque année de plus de 3 milliards de francs. Si le niveau du fonds tombe en dessous d'une certaine limite, la surtaxe sur les carburants sera dans un premier temps augmentée de 4 centimes par litre. Cette hausse ne sera cependant nécessaire que dans deux ans au plus tôt.**

9.2 Vision globale du réseau suisse de transport

Jusqu'en 2014, le financement du réseau suisse de transport était complexe et manquait de transparence. L'infrastructure ferroviaire était alimentée par de nombreux canaux. Dans certains cas de l'argent destiné à l'infrastructure routière était attribué au rail, parce que ce dernier ne parvient pas à couvrir les coûts qu'il occasionne.

Le Conseil fédéral et le Parlement, puis le peuple en 2014 dans le cadre d'une votation, ont donc décidé de placer le financement du rail sur une base nouvelle et durable sous la forme du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).



Depuis lors, le transport ferroviaire est financé par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Il manquait cependant jusqu'à ce jour une solution de financement équivalente pour les routes nationales (autoroutes) et les projets de transport dans les agglomérations.

Quels avantages le fonds FORTA apporte-t-il ?

- **Le fonds FORTA est un système équivalent au fonds ferroviaire. Il est ancré dans la Constitution fédérale et suffisamment alimenté par des ressources financières affectées. Le fonds FORTA est donc un véritable frère jumeau du fonds ferroviaire FIF. Grâce au fonds FORTA, tous les modes de transport de Suisse, des villes et des campagnes, qu'il s'agisse du rail ou de la route, des voies cyclables ou piétonnières, disposent d'un financement sûr et tourné vers l'avenir.**



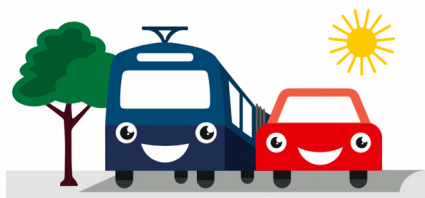
10. Une large alliance soutient le fonds FORTA

- le Conseil fédéral et une très large majorité du Parlement fédéral
- les cantons, les villes et les communes
- les partis PDC, PLR, UDC et Verts libéraux
- l'Association des Communes Suisses, l'association des importateurs suisses d'automobiles auto-suisse, l'Association suisse des transports routiers ASTAG, l'Automobile Club de Suisse ACS, le Centre Patronal CP, les Chambres de commerce JU, GE, NE, TI, VD, VS, la Fédération des Entreprises Romandes FER, la Fédération des Entreprises Romandes de l'Arc jurassien FER Arcju, la Fédération des entreprises suisses – economiesuisse, la Fédération routière suisse FRS – routesuisse, le Groupement suisse pour les régions de montagne SAB, Infra Suisse, l'organisation nationale de la construction – constructionsuisse, le Service d'information pour les transports publics LITRA, la Société Suisse des Entrepreneurs SSE, le Touring Club Suisse TCS, l'Union Patronale du Canton de Fribourg UPCF, l'Union Pétrolière UP, l'Union professionnelle suisse de l'automobile UPSA, l'Union suisse des arts et métiers - usam, l'Union Suisse des Carrossiers USIC, l'Union des transports publics UTP, l'Union des villes suisses, l'Union valaisanne des arts et métiers UVAM, VaudRoutes – Association routière vaudoise

disent FORTA OUI le 12 février 2017

Adresse de contact en Suisse romande :

info@forta-oui.ch



Argomentario breve SÌ al FOSTRA, votazione popolare federale del 12 febbraio 2017

FOSTRA Per la complementarietà dei trasporti

La Svizzera ha bisogno di infrastrutture di trasporto performanti per collegare le sue diverse regioni. Il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) crea le condizioni necessarie al potenziamento della nostra rete di trasporti.

Ci sono 6 buoni motivi per votare SÌ al fondo FOSTRA e garantire la complementarietà dei trasporti in Svizzera:

1. SÌ al potenziamento della rete svizzera dei trasporti

Il fondo FOSTRA finanzia il potenziamento della rete svizzera dei trasporti. I cittadini e le aziende del nostro Paese hanno bisogno di un'eccellente infrastruttura stradale. La ferrovia già beneficia di un fondo di durata indeterminata per il finanziamento delle sue infrastrutture. Con il fondo FOSTRA, la strada e la ferrovia saranno finalmente sullo stesso piano. Saranno inoltre garantiti gli investimenti necessari per l'esercizio e la manutenzione della rete stradale. Così facendo la Svizzera potrà disporre di una rete di trasporti performante, fondata sulla complementarietà ferrovia-strada. Il servizio nelle diverse regioni nel nostro Paese potrà essere migliorato e verranno co-finanziati dalla Confederazione importanti progetti di trasporto nelle città e negli agglomerati. Il potenziamento della rete stradale tramite il fondo FOSTRA permette inoltre di rispondere all'aumento del traffico.

2. SÌ all'eliminazione dei colli di bottiglia

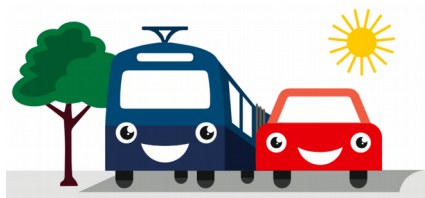
Il fondo FOSTRA finanzia l'eliminazione dei colli di bottiglia delle autostrade nazionali, i cui limiti di capacità sono stati ormai raggiunti. Infatti, il numero di ore di coda non cessa di aumentare e le necessità di investimento sono enormi. Il nuovo fondo stradale FOSTRA fornisce una chiara soluzione a questo problema. Garantisce infatti che in futuro saranno stanziati finanziamenti sufficienti ad assicurare l'esercizio e la manutenzione della rete autostradale nazionale. I tratti maggiormente sollecitati saranno allargati, a beneficio della collettività, e le perdite di tempo e i danni ambientali verranno diminuiti.

3. SÌ per sgravare il traffico nelle città e negli agglomerati

Il fondo FOSTRA contribuisce a sgravare le città e gli agglomerati dal traffico stradale. Proprio a tal proposito, i sostegni finanziari del fondo per le infrastrutture attualmente in vigore e che avrebbero dovuto essere sufficienti fino al 2028, sono già esauriti. Di conseguenza, senza il fondo FOSTRA, le sovvenzioni federali ai progetti degli agglomerati si prosciugherebbero ed importanti opere non potrebbero più essere realizzate. Grazie al fondo FOSTRA, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni potranno continuare a finanziare congiuntamente le strade di circonvallazione, le vie dei bus, dei tram, dei metro, delle infrastrutture per i pedoni e i ciclisti, come anche le misure per migliorare la sicurezza

Complementari, quindi efficaci





stradale o ridurre i rumori e i danni ambientali. Infine, bisogna sottolineare che questi sostegni finanziari saranno a disposizione per gli agglomerati di tutte le dimensioni, piccoli, medi e grandi, in tutta la Svizzera.

4. SÌ al potenziamento nelle regioni periferiche e di montagna

Le regioni periferiche e di montagna beneficiano anche del fondo FOSTRA. Con l'entrata in vigore della nuova risoluzione federale sulla rete delle strade nazionali, circa 400 chilometri di strade cantonali esistenti saranno inglobate dalla Confederazione nella rete delle strade nazionali. Questa misura alleggerirà finanziariamente la maggior parte dei Cantoni. Potranno essere costruite delle circonvallazioni attorno ai Comuni e alle piccole Città attualmente attraversate dai grandi assi di transito.

Inoltre, sarà chiaramente data la giusta importanza ai collegamenti stradali nelle regioni periferiche. Continueranno ad essere versati ai Cantoni i contributi federali per la protezione delle strade cantonali contro i pericoli naturali, come anche per la protezione dell'ambiente e del paesaggio, a beneficio di tutti gli abitanti e delle imprese delle regioni periferiche.

5. SÌ per un migliore servizio all'economia e alle PMI

Il fondo FOSTRA contribuisce a far sì che l'economia in generale e in particolare le PMI continueranno a disporre di infrastrutture di trasporti, potenziando la loro competitività. Ad oggi, vengono registrate circa 20'000 ore annuali di code sulle nostre autostrade che pesano in modo massiccio sull'andamento dell'economia. Per riassumere, i commercianti e i dipendenti perdono tempo prezioso fermi in colonna. Le code costano caro: secondo le stime della Confederazione sono all'incirca 1,6 miliardi di franchi all'anno. La prosperità della Svizzera dipende dal buon andamento delle sue aziende ed è un vantaggio per tutta la collettività se il traffico è più fluido e scorre meglio.

6. SÌ a un finanziamento dei trasporti sostenibile ed equilibrato

Il fondo FOSTRA garantisce un finanziamento solido ed equilibrato per una parte essenziale delle nostre infrastrutture di trasporto. I progetti a lungo termine, come ad esempio i potenziamenti delle strade nazionali, hanno bisogno di finanziamenti sicuri. Nel medesimo senso, il popolo svizzero ha già approvato un fondo per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. La creazione del fondo FOSTRA offre la possibilità di rafforzare ancor più lo sviluppo della rete svizzera dei trasporti. Il nuovo fondo stradale è equilibrato: sia la collettività pubblica sia gli automobilisti contribuiranno al suo finanziamento. Riceverà i proventi dall'imposta sugli autoveicoli, dalle tasse sul carburante et dalla vignetta autostradale. Inoltre, i contributi stradali federali continueranno ad essere garantiti ai Cantoni.

Infine, il fondo FOSTRA impedisce il prelievo di imposte eccessive: la sovrattassa sui carburanti potrà infatti essere prelevata solo se tale aumento è indispensabile per la realizzazione di progetti inderogabili.

Complementari, quindi efficaci





Argumentarium zur NAF-Abstimmung vom 12.2.2017

Darüber stimmen wir ab

die Verfassungsänderung Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

Darüber stimmen wir ab:

Per Verfassungsänderung soll dem Strassenbau pro Jahr zusätzlich eine Milliarde Franken zufließen.

650 Millionen davon würden der Bundeskasse entnommen. Dies obwohl die jährlichen Strassenbaubudgets meistens nicht ausgeschöpft werden und die Reserven entsprechend hoch sind (1.5 Milliarden Franken). Angesichts der Finanzknappheit des Bundes müsste zwingend in andern Bereichen wie öffentlicher Verkehr, Bildung, Entwicklungszusammenarbeit und Landwirtschaft gespart werden. Damit werden Kernaufgaben des Staates direkt angegriffen. Das ist ein Raubzug auf die Bundeskasse, der halb so weit geht wie bei der Milchkuh-Initiative.

Darüber stimmen wir nicht ab: Agglomerationsprogramme

- Agglomerations-Programme können auch mit dem bisherigen Infrastrukturfondsgesetz weitergeführt werden. Zumal sie bereits heute in der Verfassung stehen. Wichtig: Der Name der Vorlage ist eine Mogelpackung – es geht um neue Autobahnen: 90 % des Geldes ist für Strassen reserviert. Für Tram, Bus und Velowege würde es mit dem NAF künftig gleich viel Geld geben wie bisher – dafür muss man die Verfassung nicht ändern.
- Auch ohne NAF sind Ausbauten weiterhin problemlos möglich. Strassenprojekte scheitern in der Schweiz nicht an der Finanzierung: Die Strassenkasse verfügt über hohe Reserven. Steht der Strasse noch mehr Geld zur Verfügung, werden Strassenprojekte auf Teufel komm raus gesucht und gebaut.

Finanzierung

Die Strasse hat schon heute einen Fonds – den Infrastrukturfonds für neue Autobahnen und Agglo-Programme. Das steht schon heute im Gesetz.

Der NAF ist kein Kompromiss – er ist ein sehr tiefer Griff in die Bundeskasse. Im Parlament hat sich die rechte Mehrheit masslos in der Bundeskasse bedient – der Vorschlag des Bundesrats wurde um das zweieinhalb Fache erhöht.

- Schon heute fließen jedes Jahr rund 3,5 Milliarden in die Strassenkasse des Bundes. Dieses Geld wird meist gar nicht vollständig ausgegeben, so dass sich in der Strassenkasse Reserven von 1,5 Milliarden angehäuft haben. Mit diesem NAF würden neu 4.5 Milliarden pro Jahr der Strassenkasse zur Verfügung stehen.
- Aufgrund der aktuellen Finanzlage des Bundes müssen wir auch ohne bereits 2 Milliarden Franken sparen – mit der NAF-Vorlage packt man weitere 650 Millionen drauf. Und das ohne Not. Als Konsequenz ist mit schmerzhaften Sparübungen zu rechnen in Bereichen, die für die Schweiz sehr wichtig sind: öffentlicher Verkehr, Bildung und Entwicklungszusammenarbeit.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

- Die Verfassungsänderung braucht es nicht, man kann auch ohne die Verfassungsänderung das Infrastrukturfonds-Gesetz durch das NAF-Gesetz ablösen. Allein damit würde die Strasse jährlich 200 Millionen mehr erhalten: durch die 4 Rappen Benzinpreiserhöhung. Zudem erhält die Strasse in wenigen Jahren zusätzlich 225 Millionen pro Jahr, die heute in den Bahn-Fonds BIF gehen.
- Die Agglomerations-Programme stehen schon heute im Infrastrukturfonds-Gesetz und in der Verfassung – sie können problemlos fortgeführt werden.
- Der NAF entzieht der Bundeskasse sehr viel Geld für wenig konkrete Projekte. Im NAF gibt es gerade mal 3 fertige Projekte– in ländlichen Gebieten, wo es kaum Stau gibt:
 - 2 im Neuenburger Jura
 - 1 im Glarnerland
- Bei FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) gab es gerade mal 100 Millionen aus der Bundeskasse – und die Billettpreise im öV wurden wegen FABI um rund 10 % erhöht. Der NAF bedient sich mit 650 Millionen in der Bundeskasse und erhöht den Benzinpreis um gerade mal 4 Rappen – also um lediglich 0,5 % für einen durchschnittlichen Autofahrer. Dabei wird Autofahren schon seit Jahren immer günstiger: Der Mineralölsteuerzuschlag wurde seit mehr als 40 Jahren nicht erhöht (seit 1974), die Mineralölsteuer ist seit 1993 unverändert – diese Abgaben sind deshalb kaufkraftbereinigt nur noch halb so viel wert wie vor 20 Jahren.

Verkehr der Zukunft

- Die Infrastruktur, die wir heute bauen, definiert unseren Verkehr der Zukunft.
- Der NAF sorgt dafür, dass die Schweiz mit Wahnsinnsprojekten und Luxusstrassen verschandelt wird.
- Wir möchten, dass der Verkehr der Zukunft intelligent gesteuert und dosiert wird. Mit dem NAF zerstören wir die Schönheit der Schweiz.
- Wir wollen die bestehende Infrastruktur besser nutzen, d.h. den Verkehr mit den digitalen Möglichkeiten in Zukunft intelligent lenken und mit Car-Pooling die Kapazität der Autos besser auslasten.
- Der NAF will auf Teufel komm raus Strassen ausbauen: ein völlig veraltetes Konzept. Denn letztlich lösen mehr Strassen das Verkehrsproblem nicht – im Gegenteil: Mehr Strassen bringen noch mehr Verkehr, der Stau wird lediglich verschoben. Damit fahren wir ganz sicher in den Verkehrskollaps – die Allgemeinheit soll dafür erst noch viel Geld bezahlen: absurd!
- Wir wollen eine schöne Schweiz – auch in Zukunft. In der kleinen Schweiz ist kein Platz für eine derartige Strassenoffensive: Sie würde unsere lebenswerte Heimat verschandeln.
- Für den Strassen-Unterhalt der Autobahnen braucht es diese Verfassungsänderung nicht, denn dafür stehen bereits heute die nötigen Mittel bereit – das sagt selbst die zuständige Bundesrätin Doris Leuthard.

Agglomerations-Programme

- Im Rahmen der Agglomerations-Programme kann, je nach Bedürfnis vor Ort in Strassen oder in den öV oder Velo- und Fusswege investiert werden. Die Agglomerations-Programme gibt es so oder so auch in Zukunft, mit oder ohne NAF. Sie sind komplett unbestritten: National- und Ständerat waren beide einstimmig dafür.

Kurzstory

Der NAF ist eine völlig überrissene, sehr kostspielige Strassenoffensive. Dieses Geld werden wir andernorts schmerzhaft einsparen müssen: in Bildung, öffentlichem Verkehr und Entwicklungszusammenarbeit drohen harte Einschnitte. Schon jetzt hat der Bund Sparprogramme im Umfang von 2 Milliarden Franken beschlossen – dazu kommen im schlimmsten Falle weitere Einnahmeausfälle in Milliarden-Höhe durch die Unternehmenssteuerreform III.

Das Konzept der Mobilität mit „Strassenausbau auf Teufel komm raus“ ist völlig veraltet: Es führt in die Sackgasse und löst kein einziges Problem. Wir stellen uns die zukünftige Mobilität in der Schweiz ganz anders vor: Die bestehende Infrastruktur gilt es viel besser zu nutzen. Wir müssen unseren Verkehr mit digitalen Mitteln und finanziellen Anreizen intelligent steuern und dosieren. So sind beispielsweise Car-Pooling-Modelle zu fördern, ebenso Investitionen in den öffentlichen Verkehr, in Velo- und Fusswege.

Unser schönes Land ist zu eng für 6-spurige Autobahnen kreuz und quer durch die Landschaft. Wir wollen auch in 20 Jahren eine grüne, lebenswerte Schweiz. Mit dem NAF verwandeln wir unsere Heimat in eine Betonwüste: ein Rückschritt in den Strassenwahn der 1960er Jahre.

Bereits heute ist die Strassenkasse sehr gut gefüllt: Jährlich stehen 3 Milliarden für die Strasse zur Verfügung – dieses Budget wird meist nicht ausgeschöpft. Jetzt nochmals 1 Milliarde auf Vorrat zu reservieren, ist überrissen, kurzsichtig, unsinnig.



Argumentaire pour la votation FORTA du 12.2.2017

Objet de la votation

La modification constitutionnelle du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

Voici sur quoi nous allons voter:

Par une modification constitutionnelle, il est question d'attribuer chaque année un milliard de francs supplémentaires à la construction routière. Si ce FORTA est accepté, la caisse fédérale devra déboursier 650 millions, malgré les réserves considérables du compte routier (1,5 milliard de francs). Vu les ressources financières limitées de la Confédération, il faudrait forcément couper dans d'autres domaines comme la formation, les transports publics, la coopération au développement et l'agriculture. Un oui à ce FORTA compromettrait des tâches essentielles de l'Etat et constituerait un pillage de la caisse fédérale, la moitié de ce que prévoyait l'initiative « Vache à lait ».

Les points sur lesquels nous NE VOTONS PAS:

- Les projets d'agglomération pourraient perdurer même avec la loi actuelle sur le fonds d'infrastructure, d'autant plus qu'ils sont déjà inscrits dans la Constitution. Important : le nom du projet est une imposture, car ce sont de nouvelles autoroutes dont il est question: 90% de l'argent reviendra à la route. Avec FORTA, les moyens dévolus au tram, aux bus et aux pistes cyclables ne changeraient pas. Inutile de modifier la Constitution pour cela.
- Il est possible d'étendre le réseau routier même sans FORTA. En Suisse, les projets routiers n'ont pas de problème de financement, car le financement spécial routier actuel dispose d'importantes réserves. Avec encore plus d'argent, on verrait rapidement se réaliser des projets routiers démesurés et insensés.

Financement

La route dispose déjà d'un fonds qui est inscrit dans la loi: le fond d'infrastructure pour des nouvelles autoroutes et les projets d'agglomération.

Le FORTA n'est pas un compromis, mais un pillage de la caisse fédérale. Au Parlement, la majorité de droite s'est servie sans modération dans cette dernière, en augmentant de deux fois et demie la proposition initiale du Conseil fédéral.

- Actuellement déjà, plus que 3,5 milliards de francs sont versés actuellement chaque année au fonds routier de la Confédération. Cet argent n'est la plupart du temps pas entièrement dépensé, ce qui fait que les réserves du fonds routier s'élèvent à 1,5 milliard. Avec le FORTA ce seraient 4,5 milliards qui seraient à disposition de la caisse routière chaque année.
- Au vu de la situation financière actuelle de la Confédération, nous devons économiser 2 milliards de francs. Avec ce projet FORTA, les charges augmenteraient encore de 650 millions de francs par année. On peut donc s'attendre à de sévères restrictions budgétaires dans des domaines vitaux pour

ATE Association Transports et Environnement

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
Tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

la Suisse comme la formation, les transports publics, la coopération au développement et l'agriculture.

- La modification constitutionnelle est inutile : même sans elle, on peut très bien remplacer la loi sur le fonds d'infrastructure par la loi sur le FORTA. Cela suffirait à rapporter 200 millions supplémentaires à la route, avec une augmentation de 4 centimes sur le prix de l'essence. Par ailleurs, la route recevra dans quelques années 225 millions supplémentaires par an. Cette somme est actuellement attribuée au fonds ferroviaire depuis plus de 20 ans.
- Les projets d'agglomération figurent dans la loi sur le fonds d'infrastructure et dans la Constitution. Ils peuvent perdurer sans problème.
- Le FORTA soutirerait beaucoup d'argent à la caisse fédérale, pour très peu de projets concrets. Trois seulement sont mûrs, dans des zones où il y a peu d'embouteillages :
 - 2 dans le Jura neuchâtelois
 - 1 dans le canton de Glaris
- Avec le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), seuls 100 millions provenaient de la caisse fédérale. Le prix des billets des transports publics a augmenté d'environ 10% en raison du FAIF. Ce FORTA voudrait prélever 650 millions de la caisse fédérale et n'augmenter le prix de l'essence que de 4 centimes, c'est-à-dire à peine 0,5% des coûts de transport de l'automobiliste moyen. Conduire devient par ailleurs toujours meilleur marché : la surtaxe sur les huiles minérales n'a pas changé depuis plus de 40 ans (30 ct, 1974) et le montant de l'impôt sur les huiles minérales est le même depuis 1993 (43 ct). Rapportées à l'évolution du pouvoir d'achat, ces charges pèsent moitié moins qu'il y a 20 ans.

La mobilité du futur

- L'infrastructure que nous construisons aujourd'hui dessine l'avenir de notre mobilité.
- Ce FORTA est synonyme d'enlaidissement de la Suisse par des projets déments et des routes de luxe.
- Nous demandons une gestion et un dosage intelligents du trafic de demain. Le FORTA ne ferait que dégrader l'environnement de la Suisse.
- Nous voulons mieux utiliser l'infrastructure existante, c'est-à-dire coordonner judicieusement la mobilité avec des moyens numériques et remplir les automobiles avec le covoiturage.
- Ce FORTA pousserait à étendre le réseau routier à tout prix, un concept complètement dépassé. On sait maintenant que construire des routes ne résout pas les problèmes de circulation, bien au contraire : plus le réseau est vaste, plus le trafic augmente, et les bouchons changent simplement de place. Ce FORTA poursuit cette logique et nous mène à une paralysie du trafic qui coûtera très cher à la collectivité. C'est absurde !
- Nous voulons que la Suisse reste belle. Dans un petit pays comme le nôtre, il n'y a pas de place pour une telle offensive routière de cette ampleur : elle diminuerait fortement notre qualité de vie.
- Cette modification constitutionnelle est inutile pour l'entretien des autoroutes, car les ressources nécessaires sont à disposition même sans FORTA, comme l'a dit elle-même la conseillère fédérale Doris Leuthard, responsable du dossier.

Projets d'agglomération

- Les projets d'agglomération permettent d'investir de manière ciblée dans les routes, les TP ou les infrastructures cyclistes et piétonnières. Avec ou sans le FORTA, les projets d'agglomération continueront d'exister. Ils ne sont absolument pas remis en question : le Conseil national et le Conseil des Etats les ont tous deux adoptés à l'unanimité.

En bref

Le FORTA est une offensive routière disproportionnée et extrêmement coûteuse. Cet argent fera cruellement défaut ailleurs : des coupes sévères menacent déjà les transports publics, la formation, la coopération au développement et l'agriculture. La Confédération a décidé d'appliquer un programme d'austérité à hauteur de 2 milliards de francs. Dans le pire des cas, si la troisième réforme de l'imposition des entreprises (RIE III) est acceptée, les pertes de recettes fiscales se chiffreront en milliards.

Le concept de mobilité misant sur des extensions du réseau routier à tout prix est dépassé et mène droit à la paralysie du trafic. Nous voyons l'avenir des transports en Suisse tout autrement, en utilisant mieux l'infrastructure existante. Nous devons gérer et doser intelligemment la circulation, avec des moyens numériques et des incitations financières. Par exemple en encourageant les modèles de covoiturage, mais aussi en investissant dans les transports publics ainsi que dans les infrastructures cyclistes et piétonnières.

Notre beau pays est trop petit pour que des autoroutes à 6 ou 8 voies le sillonnent. Nous aimerions que la Suisse reste verdoyante et agréable à vivre dans 20 ans. Or, ce FORTA la transformerait en un désert de béton et de goudron: un retour à la folie offensive des années 1960.

Aujourd'hui déjà, la caisse routière est bien remplie: plus de 3 milliards de francs sont attribués chaque année au réseau routier. Mais, le budget n'est souvent pas entièrement dépensé. Mettre de côté un milliard supplémentaire est une mesure disproportionnée, à courte vue et insensée.



Argomentario sulla votazione FOSTRA del 12.2.2017

Su cosa votiamo

Si vota sulla modifica costituzionale per il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

1. Con la modifica costituzionale un miliardo di franchi l'anno in più saranno destinati alle costruzioni stradali. 650 milioni saranno prelevati dalla cassa federale. Questo sebbene i budget annuali per le costruzioni stradali non vengano già oggi usati completamente e le riserve siano conseguentemente alte (1,5 miliardi di franchi). Considerate le ristrettezze finanziarie della Confederazione, sarebbero inevitabili risparmi in altri settori come l'istruzione, i trasporti pubblici, la cooperazione allo sviluppo o l'agricoltura. È quindi un attacco diretto ai compiti essenziali dello stato. Una rapina alla cassa federale che corrisponde a mezza iniziativa della «vacca da mungere».
2. Inoltre, nella Costituzione viene introdotta una nuova tassa sulle auto elettriche. Il carico fiscale supplementare per i conducenti di automobili elettriche risulta superiore all'aumento per i conducenti di veicoli tradizionali.

Ecco su cosa non votiamo: programmi d'agglomerato

- I programmi d'agglomerato possono continuare con l'attuale legge sul fondo infrastrutturale. Tanto più che sono già oggi previsti nella Costituzione. Elemento importante da ricordare: la denominazione della proposta in votazione trae in inganno, poiché in realtà il 90% dei soldi è riservato per le autostrade. Col FOSTRA il finanziamento per tram, bus e la mobilità lenta negli agglomerati non cambierà e verrà spesa la stessa somma già oggi prevista. Per gli agglomerati non è necessario modificare la Costituzione.
- Anche senza il FOSTRA il potenziamento della rete stradale può continuare senza problemi. In Svizzera i progetti stradali non si bloccano perché manca il finanziamento. La cassa stradale dispone di ampie riserve di denaro. Se si mettono ancora più soldi a disposizione delle strade, si cercheranno e costruiranno progetti stradali a tutto spiano.

Finanziamento

Il FOSTRA non è un compromesso – è un saccheggio della cassa federale. In Parlamento la maggioranza di destra ha attinto a piene mani nelle finanze della Confederazione. La proposta del Consiglio federale è stata aumentata di due volte e mezzo.

- Già oggi ogni anno 3,5 miliardi sono destinati alla cassa stradale della Confederazione. Di solito questa somma non viene neppure spesa completamente, sicché le riserve della cassa stradale ammontano a 1,5 miliardi. Con il FOSTRA saranno 4,5 i miliardi messi ogni anno a disposizione della cassa stradale.



- In base alla situazione finanziaria attuale della Confederazione, anche senza spese aggiuntive dobbiamo già risparmiare 2 miliardi di franchi – il progetto FOSTRA vi aggiunge altri 650 milioni e senza che vi sia alcuna necessità. Come conseguenza dovremo effettuare dolorosi tagli in altri settori molto importanti per la Svizzera, tra cui formazione, trasporti pubblici e cooperazione allo sviluppo.
- Non è necessaria una modifica della Costituzione per sostituire la legge sul fondo infrastrutturale con una legge sul FOSTRA. Già così le strade otterrebbero 200 milioni di più tramite l'aumento di 4 centesimi del prezzo della benzina. Inoltre, fra pochi anni la strada otterrà 225 milioni l'anno dal fondo per le ferrovie.
- I programmi d'agglomerato sono già oggi previsti dalla legge sul fondo infrastrutturale e dalla Costituzione – possono essere portati avanti senza problemi.
- Il FOSTRA sottrae molti soldi alla cassa federale per pochi progetti concreti. Nel FOSTRA ci sono solo tre progetti pronti alla realizzazione, per di più in zone dove si formano relativamente poche colonne:
 - 2 nel Giura neocastellano
 - 1 nel Canton Glarona
- Nel caso del FAIF (finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria) sono stati messi a disposizione solo 100 milioni dalla cassa federale, mentre i biglietti dei trasporti pubblici sono aumentati circa del 10%. Il FOSTRA sottrae 650 milioni e aumenta il prezzo della benzina di appena 4 centesimi – quindi solo dello 0,5% per l'automobilista medio. E spostarsi in automobile diventa sempre meno caro già da anni: il supplemento d'imposta sugli oli minerali non è più stato aumentato da quarant'anni (dal 1974) l'imposta sugli oli minerali è invariata dal 1993 – al netto dei prezzi al consumo, queste imposte valgono ancora la metà rispetto a 20 anni fa.

Il traffico del futuro

- L'infrastruttura che costruiamo oggi determina il traffico del futuro.
- Il FOSTRA fa in modo che la Svizzera sia deturpata da progetti assurdi e da strade di lusso.
- Noi vorremmo che in futuro il traffico sia indirizzato e dosato intelligentemente. Con il FOSTRA distruggiamo la bellezza della Svizzera.
- Noi vogliamo utilizzare meglio l'infrastruttura esistente, vale a dire sfruttare le possibilità digitali per convogliare intelligentemente il traffico del futuro e utilizzare meglio le capacità delle auto con il car-pooling.
- Il FOSTRA vuole potenziare a tutti i costi la rete stradale: un concetto del tutto superato. Perché, per finire, più strade non risolvono i problemi del traffico. Al contrario: più strade generano ancora più traffico e gli ingorghi si spostano semplicemente da un posto all'altro. Questo FOSTRA porterà ad una paralisi del traffico che costerà caro alla collettività, il che è assurdo!
- Se il FOSTRA fosse visionario, non farebbe passare maggiormente alla cassa proprio i veicoli elettrici.
- Noi vogliamo che la Svizzera resti bella. Nel nostro piccolo paese non c'è posto per una tale offensiva stradale che minerebbe la nostra qualità di vita.
- Per la manutenzione delle autostrade non è necessaria questa modifica della Costituzione, poiché per questo compito i soldi sono già oggi disponibili – lo dice persino la Consigliera federale Doris Leuthard, il cui dipartimento è competente in materia.



Programmi d'agglomerato

- Nell'ambito dei programmi d'agglomerato è possibile investire localmente, secondo le necessità, in strade o in percorsi ciclabili e pedonali. I programmi d'agglomerato esisteranno anche in futuro, indipendentemente dalla votazione FOSTRA. La loro esistenza non è contestata: sia il Consiglio nazionale sia il Consiglio degli Stati li hanno approvati all'unanimità.

In breve

Il FOSTRA è un'offensiva stradale del tutto esagerata e molto costosa. Questi soldi mancheranno dolorosamente altrove: nella formazione, nei trasporti pubblici e nella cooperazione allo sviluppo. In questi settori si rischiano tagli drastici. Già ora la Confederazione ha deciso programmi di risparmio dell'ordine di 2 miliardi di franchi e, nel peggiore dei casi, vi si aggiungeranno mancati introiti miliardari a causa della riforma III dell'imposizione delle imprese.

Il concetto di una mobilità con "strade a tutti i costi" è completamente antiquato: porta in un vicolo cieco e non risolve i problemi di traffico. Noi ci immaginiamo un'altra mobilità per la Svizzera del futuro che sfrutti meglio l'infrastruttura esistente. Possiamo organizzare meglio il traffico grazie ai mezzi digitali e a incentivi finanziari. Vanno per esempio promossi modelli di condivisione dell'auto e di mobilità aziendale, investimenti nei trasporti pubblici, nei percorsi ciclabili e pedonali.

Nel nostro magnifico ma piccolo paese non c'è spazio per autostrade a 6 corsie, che attraversano il paesaggio. Vogliamo una Svizzera verde e vivibile anche fra 20 anni. Con il FOSTRA trasformiamo il nostro paese in un deserto di catrame e cemento: un ritorno della follia stradale degli anni '60.

La cassa stradale è già oggi molto ben dotata: ogni anno sono disponibili 3 miliardi per le autostrade – un budget che generalmente non viene neppure speso completamente. Riservare ora ancora un miliardo in più per le strade è esagerato, miope e insensato.