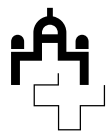


Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



**Volksabstimmung vom 05.06.2016**

**Votation populaire du 05.06.2016**

**Votazione popolare del 05.06.2016**

**14.089**

Für eine faire Verkehrsfinanzierung.  
Volksinitiative

Pour un financement équitable des transports.  
Initiative populaire

Per un equofinanziamento dei trasporti.  
Iniziativa popolare

**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.

## Inhaltsverzeichnis | Table des matières | Contenuto

Seite – Page - Pagina

1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations - Compendio delle deliberazioni	I
2. Zusammenfassung der Verhandlungen	II
Résumé des débats	V
Riassunto delle deliberazioni	VIII
3. Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils - Dibattiti nelle Camere	1
4. Schlussabstimmungen - Votations finales - Votazioni finali	50
5. Namentliche Abstimmungen - Votes nominatifs - Votazioni per appello nominale	52
6. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» vom 19.06.2015	56
Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports» du 19.06.2015	58
Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti» del 19.06.2015	60
7. Argumente   Arguments   Argomenti	ab Seite   de page   della pagina 63

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.

## 1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

### 14.089 s Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative

Botschaft vom 19. November 2014 zur Volksinitiative "Für eine faire Verkehrsfinanzierung" ([BBI 2014 9619](#))

*NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen*

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (BBI 2014 9657)

**11.03.2015 Ständerat.** Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

**03.06.2015 Nationalrat.** Zustimmung.

**19.06.2015 Ständerat.** Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

**19.06.2015 Nationalrat.** Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt [2015 4847](#)

### 14.089 é Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire

Message du 19 novembre 2014 concernant l'initiative populaire "Pour un financement équitable des transports" ([FF 2014 9395](#))

*CN/CE Commission des transports et des télécommunications*

1. Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports» (FF 2014 9433)

**11.03.2015 Conseil des Etats.** Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

**03.06.2015 Conseil national.** Adhésion.

**19.06.2015 Conseil des Etats.** L'arrêté est adopté au vote final.

**19.06.2015 Conseil national.** L'arrêté est adopté au vote final.

Feuille fédérale [2015 4401](#)

## 2. Zusammenfassung der Verhandlungen

### 14.089 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative

Botschaft vom 19. November 2014 zur Volksinitiative "Für eine faire Verkehrsfinanzierung"  
[BBI 2014 9619](#)

Die Volksinitiative "Für eine faire Verkehrsfinanzierung" wurde von Seiten der Automobilimporteure und der Strassenverbände eingereicht. Sie fordert, dass sämtliche Erträge aus der Mineralölsteuer dem Strassenverkehr zugutekommen. Aktuell ist die eine Hälfte zweckgebunden dafür reserviert - was ungefähr 1,5 Milliarden Franken pro Jahr entspricht. Die andere Hälfte des Mineralölsteuerertrags fliesst in die allgemeine Bundeskasse.

National- und Ständerat lehnen dieses Begehren ohne Gegenvorschlag ab. Ausschlaggebend dafür sind die negativen Auswirkungen der Initiative auf den Bundeshaushalt. Für Kritik sorgten vor allem die befürchteten Steuerausfälle von 1,5 Milliarden Franken. Eine Verknüpfung mit der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) lehnten beide Ratskammern ab.

Der Ständerat empfiehlt mit vier Gegenstimmen (und bei 9 Enthaltungen), die Initiative abzulehnen, der Nationalrat im Verhältnis 2 zu 1. Für Unterstützung der Initiative votierten nahezu alle Mitglieder der SVP-Fraktion sowie knapp die Hälfte der Freisinnig-Liberalen.

Die Volksinitiative wurde von Vertretern der Automobilimporteure und der Strassenverbände eingereicht und hat zum Ziel, den sich abzeichnenden Finanzierungsengpass für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr abzuwenden. Zu diesen Aufgaben gehören gemäss Artikel 86 der Bundesverfassung u.a. Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, die Verkehrsverlagerung sowie Beiträge an die Kantone. Gemäss der Initiative sollen die nötigen Mittel durch die vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer gesichert werden.

Heute sind die Hälfte der Mineralölsteuererträge bzw. 1,5 Milliarden pro Jahr zweckgebunden. Die andere Hälfte steht dem allgemeinen Bundeshaushalt für die übrigen Aufgaben zur Verfügung.

Zwar würde die Initiative die Finanzierung der Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auf absehbare Zeit hinaus sicherstellen und damit das Hauptanliegen der Initianten erfüllen. Die Initiative steht jedoch im Widerspruch zur Finanz-, Verkehrs- und Umweltpolitik von Bundesrat und Parlament. Durch die Zweckbindung der gesamten Mineralölsteuern würden andere Bundesaufgaben gefährdet. Bei einer Annahme der Initiative wäre ein Sparprogramm im Umfang von bis zu 1,5 Milliarden nötig, weil Erhöhungen anderer Steuern kaum in Frage kommen. Einsparungen könnten kurzfristig nur bei den schwach gebundenen Ausgaben vorgenommen werden, das heisst unter anderem bei Bildung und Forschung, dem öffentlichen Verkehr, der Landesverteidigung sowie der Landwirtschaft.

In Frage gestellt wäre zudem die in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 gutgeheissene Einlage aus Mineralölsteuermitteln in den Bahninfrastrukturfonds. Der von der Bundesversammlung beschlossene Ausbauschnitt 2025 sowie die weiteren geplanten Ausbauschnitte bei der Bahninfrastruktur könnten daher beträchtlich verzögert werden.

Die Initiative bewirkt zudem, dass der sich abzeichnende Finanzierungsmehrbedarf im Strassenbereich nicht durch Mehrleistungen der Strassenbenutzer aufgefangen, sondern zulasten anderer Aufgabenbereiche des Bundes gedeckt würde. Während der Ausbau der Bahninfrastruktur unter anderem durch höhere Billettpreise finanziert wird, müssten sich die Automobilistinnen und Automobilisten somit nicht durch höhere Abgaben am Ausbau der Nationalstrassen beteiligen. Diese Ungleichbehandlung würde die koordinierte Verkehrspolitik schwächen. Rückverlagerungen von der Schiene auf die Strasse mit entsprechend negativen Auswirkungen - unter anderem auf die Stau- und Lärmproblematik insbesondere in den Agglomerationen - wären nicht ausgeschlossen.

Aus Sicht des Bundesrates kann aus all diesen Gründen nicht von einem fairen Finanzierungskonzept gesprochen werden. Dieses ist vielmehr als einseitig und unausgewogen zu bezeichnen.

Der Bundesrat beantragt deshalb den eidgenössischen Räten mit seiner Botschaft, die eidgenössische Volksinitiative "Für eine faire Verkehrsfinanzierung" Volk und Ständen ohne direkten Gegenentwurf oder indirekten Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

(Quelle: Medienmitteilung des Bundesrates vom 19.11.2014)

## Verhandlungen

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» ([BBI 2014 9657](#))

11.03.2015	SR	Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.
03.06.2015	NR	Zustimmung.
19.06.2015	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.
19.06.2015	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt [2015 4847](#);

Im **Ständerat** beantragte eine von Georges Theiler (RL/LU) angeführte Kommissionsminderheit, die Vorlage an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zurückzuweisen, um sie später zusammen mit der Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zu beraten. Die Botschaft dazu war Mitte Februar 2015 vom Bundesrat ans Parlament überwiesen worden. Mit dem NAF könnte nach Ansicht der Antragsteller dem Stimmvolk eine Alternative zur vorliegenden sogenannten "Milchkuh-Initiative" präsentiert werden. Allenfalls würden die Initianten ihr Begehren gar zurückziehen. Georges Theiler verwies - als Parallele - auf die Vorlage des Bundesrats zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) zog 2013 seine Initiative "Für den öffentlichen Verkehr" zurück, nachdem das Parlament ihr mit FABI einen griffigen Gegenvorschlag gegenübergestellt hatte.

Ablehnende Stimmen aus der KVF wiesen darauf hin, dass diese Frage auch in der Kommission eingehend geprüft worden sei. Nicht zuletzt wegen fehlender Kompromissbereitschaft der Initianten habe man diese Variante jedoch verworfen. Der Rückweisungsantrag wurde mit 24 zu 19 Stimmen abgelehnt.

In der weiteren Diskussion warnten Ständeräte aus fast allen Lagern in erster Linie vor den drohenden Steuerausfällen von 1,5 Milliarden Franken. Von einem "finanzpolitischen Debakel" war die Rede, von einem "Etikettenschwindel, der dem Bund 1,5 Milliarden absaugt" und einem "Frontalangriff auf die bisherige Verkehrs-, Umwelt- und Finanzpolitik des Bundes." Kompensierende Einsparungen von 1,5 Milliarden Franken seien kurzfristig nur bei den schwach gebundenen Ausgaben des Bundes möglich, sagte René Imoberdorf (CE/VS) im Namen der vorberatenden Kommission. Betroffen wären dann etwa Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr, Landwirtschaft oder Landesverteidigung. Dafür müssten die kurzfristig beeinflussbaren Ausgaben im Schnitt um fünf Prozent gekürzt werden. Von einer solchen Kürzung wären auch die Kantone massiv betroffen, monierte Konrad Graber (CE/LU). Dies, weil die Kantone zwanzig Prozent der schwach gebundenen Ausgaben erhalten.

Als Befürworter der Initiative machte Hannes German (V, SH) unter anderem geltend, dass die Strassenbenutzer jährlich Abgaben und Gebühren in Höhe von 10 Milliarden Franken entrichten würden. Diese Abgaben hätten sich seit 1960 versechsfacht. Ein substanzieller Teil fliesse aber nicht in die Strassenkasse, sondern in die allgemeine Bundeskasse. Das Verursacherprinzip spiele hier nicht. Nur ein Drittel von insgesamt knapp 10 Milliarden Franken Einnahmen aus Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Nationalstrassenabgabe, Motorfahrzeugsteuer und Schwerverkehrsabgabe landeten letztlich bei der Strasseninfrastruktur. Dabei sei das Strassennetz überlastet. So hätten sich die Staustunden auf dem Nationalstrassennetz seit 2008 mindestens verdoppelt. Hauptgrund dafür sei die Verkehrsüberlastung.

Die Kommission beantragte dem Plenum mit 9 zu 0 Stimmen bei vier Enthaltungen, dem Volk die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Hannes German (V, SH) beantragte, die Initiative anzunehmen. Der Ständerat folgte mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen dem Antrag der Kommission.

Auch im **Nationalrat** beantragte eine Kommissionsminderheit, fast ausschliesslich Fraktionsmitglieder der SVP- und der FDP-Liberalen, Rückweisung der Vorlage an die Kommission. Gleich wie im Ständerat zielte der Minderheitsantrag darauf ab, die "Milchkuh-Initiative" gleichzeitig mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zu behandeln, um einen möglichen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Mit der Verknüpfung beider Vorlagen sollte ein tragfähiger Kompromiss ermöglicht werden. Gegner dieser Verknüpfung wiesen wie im Ständerat darauf hin, die Initianten hätten keine Signale der Kompromissbereitschaft gesendet. Zudem seien die Konzepte unvereinbar - bei der Milchkuh-Initiative gehe es um eine Umverteilung von Steuern, bei NAF um eine neue Organisation der Strassenfinanzierung.

Der Nationalrat entschied mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen äusserst knapp, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Für eine Verknüpfung der beiden Vorlagen votierten geschlossen die Fraktionen der SVP und der FDP-Liberalen, die Hälfte der Bürgerlich-Demokratischen Fraktion sowie eine Minderheit der CVP-EVP-Fraktion.

Bei der inhaltlichen Diskussion dominierten wie im Ständerat finanzpolitische Argumente. Gegner der Initiative monierten, 1,5 Milliarden Franken an Einnahmen aus der Mineralölsteuer von der allgemeinen Bundeskasse in die Strassenkasse umzuleiten, sei ein "finanzpolitisches Wagnis" und gar als "Raubzug

auf die Bundesskasse" zu bezeichnen. Bei Steuern handle es sich stets um Zwangsabgaben, deren Zahlung keinen Anspruch auf eine spezifische Gegenleistung begründe. Deshalb sei der Ertrag der Mineralölsteuer nicht einfach Geld, das dem Strassenbau zur Verfügung stehe.

Befürworter kritisierten andererseits vor allem, dass nicht jeder von den Automobilisten bezahlte Steuerfranken in den Strassenverkehr fliesse. Der Staat ziehe den Autofahrern immer mehr Geld aus den Taschen, trotzdem stau sich täglich der Verkehr auf der Strasse, lautete der Tenor. Aufzuzeigen, wie die Mindereinnahmen des Bundes mit Einsparungen in Bereichen wie Bildung, Forschung, Landwirtschaft oder öffentlicher Verkehr zu kompensieren wäre, sei nicht Aufgabe der Initianten.

Am Schluss der Debatte folgte der Nationalrat seiner Kommission und sprach sich in der Gesamtabstimmung mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen gegen die "Milchkuh-Initiative" aus.

In der Schlussabstimmung empfahl der Ständerat mit 32 zu 4 Stimmen bei 9 Enthaltungen Volk und Ständen, die Volksinitiative "für eine faire Verkehrsfinanzierung" abzulehnen. Der Nationalrat empfahl Ablehnung der Initiative mit 123 zu 66 Stimmen bei 5 Enthaltungen. Die SVP-Fraktion stimmte mit einer Abweichung geschlossen gegen die Vorlage und damit für die Initiative. Bei den Freisinnig-Liberalen sprach sich knapp die Hälfte der Mitglieder für die Initiative aus.

[Schlussabstimmungstext](#)

## 2. Résumé des délibérations

### 14.089 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire

Message du 19 novembre 2014 concernant l'initiative populaire " Pour un financement équitable des transports "

[FF 2014 9395](#)

**L'initiative populaire " Pour un financement équitable des transports " a été déposée par des représentants des importateurs d'automobiles et des organisations routières. Elle demande que l'ensemble des recettes de l'impôt sur les carburants soient affectées au financement de l'infrastructure routière. Aujourd'hui, la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, soit près de 1,5 milliard de francs par an, est affectée à ce but, l'autre moitié étant mise à la disposition de la caisse générale de la Confédération pour financer d'autres tâches.**

**Le Conseil national et le Conseil des Etats rejettent cette initiative sans proposer de contre-projet, arguant des conséquences négatives pour le budget de la Confédération, notamment la perte de recettes fiscales de 1,5 milliard de francs. Les deux chambres ont également rejeté la proposition de traiter l'initiative parallèlement au projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).**

**Le Conseil des Etats et le Conseil national recommandent le rejet de l'initiative, respectivement par 32 voix contre 4 et 9 abstentions et par 123 voix contre 66 et 5 abstentions. Pratiquement tous les membres de l'UDC et près de la moitié des libéraux-radicaux se sont prononcés en faveur de l'initiative.**

Déposée par des représentants des importateurs d'automobiles et des organisations routières, l'initiative populaire a pour but de résoudre les difficultés prévisibles de financement des tâches liées au trafic routier. En vertu de l'art. 86 de la Constitution, ces tâches comprennent notamment la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales, le transfert du trafic de la route au rail ainsi que le versement de contributions aux cantons. L'initiative demande que la totalité de l'impôt sur les huiles minérales soit affectée à ces tâches afin de garantir les ressources nécessaires.

Aujourd'hui, la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, soit près de 1,5 milliard de francs par an, est affectée à ce but, l'autre moitié étant mise à la disposition de la caisse générale de la Confédération pour financer d'autres tâches.

L'initiative permettrait de garantir dans un avenir prévisible le financement des tâches qui sont liées au trafic routier et donc de remplir l'objectif principal de ses auteurs. Elle est toutefois en contradiction avec la politique poursuivie par le Conseil fédéral et le Parlement en matière de finances, de transports et d'environnement. L'affectation au domaine des transports de la totalité des impôts sur les huiles minérales compromettrait l'exécution d'autres tâches de la Confédération. Etant donné que l'augmentation d'autres impôts n'est guère envisageable, l'acceptation de l'initiative nécessiterait un programme d'économies de l'ordre de 1,5 milliard de francs. Des coupes budgétaires ne pourraient être pratiquées à brève échéance que dans les domaines où les dépenses sont faiblement liées, comme la formation et la recherche, les transports publics, la défense nationale et l'agriculture.

L'affectation d'une partie du produit de l'impôt sur les huiles minérales au fonds d'infrastructure ferroviaire, qui a été acceptée lors de la votation populaire du 9 février 2014, serait également remise en cause. L'étape d'aménagement 2025 approuvée par l'Assemblée fédérale ainsi que les autres étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire prévues pourraient ainsi connaître d'importants retards.

L'initiative aurait par ailleurs pour conséquence de compenser la probable augmentation des besoins financiers relatifs au domaine routier non pas par une hausse des prestations à la charge des usagers de la route, mais par des mesures prises dans d'autres domaines de tâches de la Confédération. Alors que l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est financé, entre autres, par une augmentation du prix des billets, les automobilistes ne seraient pas tenus de participer financièrement à l'extension du réseau des routes nationales en payant davantage de redevances. Cette inégalité de traitement affaiblirait la politique coordonnée des transports. En outre, des transferts du rail vers la route ne seraient pas exclus, générant des effets négatifs tels que ceux qui sont liés aux embouteillages et au bruit, notamment dans les agglomérations.

Pour les raisons exposées ci-dessus, le Conseil fédéral considère que le plan de financement proposé par l'initiative est non seulement inéquitable, mais aussi unilatéral et déséquilibré.

Par son message, le Conseil fédéral propose donc au Parlement de soumettre au vote du peuple et des cantons l'initiative populaire " Pour un financement équitable des transports " sans opposer de contre-projet et en recommandant le rejet du texte.

(Communiqué de presse du Conseil fédéral du 19.11.2014)



## Délibérations

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports» ([FF 2014 9433](#))

11.03.2015 CE Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

03.06.2015 CN Adhésion.

19.06.2015 CE L'arrêté est adopté au vote final.

19.06.2015 CN L'arrêté est adopté au vote final.

Feuille fédérale [2015 4401](#);

Au **Conseil des Etats**, une minorité de la commission, emmenée par Georges Theiler (RL, LU), a proposé de renvoyer le texte à la Commission des transports et des télécommunications (CTT) pour qu'il soit examiné en même temps que le projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le Conseil fédéral avait transmis le message correspondant au Parlement à la mi-février 2015. La minorité était d'avis que le traitement conjoint de ces deux objets permettrait au peuple de se prononcer sur une alternative à l'initiative dite " vache à lait ", que leurs auteurs auraient même pu être disposés à retirer. Georges Theiler a évoqué, à titre de comparaison, le projet du Conseil fédéral " Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire " (FAIF). En 2013, l'Association Transports et Environnement (ATE) avait retiré son initiative après que le Parlement lui eut présenté un contre-projet valable.

Les membres de la CTT opposés à cette idée ont souligné que cette question avait été examinée en détail au sein de la commission, écartant cette variante, notamment compte tenu du manque de volonté de parvenir à un compromis de la part des auteurs de l'initiative. La proposition de renvoi a été rejetée par 24 voix contre 19.

Lors de la suite des débats, les conseillers aux Etats de presque tous les partis politiques ont invoqué en premier lieu la perte annuelle de 1,5 milliard de francs de recettes fiscales, les uns parlant de désastre financier, les autres de marché de dupes, d'autres encore d'attaque frontale contre la politique de la Confédération en matière de transports, d'environnement et de finances. Au nom de la commission chargée de l'examen préalable, René Imoberdorf (CE/VS) a indiqué que cette perte ne pourrait être compensée à brève échéance que dans les domaines où les dépenses sont faiblement liées, comme la formation et la recherche, les transports publics, la défense nationale ou l'agriculture ; pour ce faire, il faudrait réduire ces dépenses de 5 % en moyenne. Comme l'a déploré Konrad Graber (CE/LU), ces coupes toucheraient de plein fouet les cantons, qui se voient attribuer 20 % des dépenses faiblement liées.

Du côté des promoteurs de l'initiative, Hannes German (V, SH) a notamment expliqué que les usagers de la route payaient annuellement des taxes et des redevances à hauteur de 10 milliards de francs, soit six fois plus qu'en 1960. Il a déclaré qu'une part importante de cette somme n'était pas affectée au trafic routier, mais alimentait la caisse générale de la Confédération, au mépris du principe de causalité. Il a fait savoir que seulement un tiers des recettes provenant de la TVA, de l'impôt sur les huiles minérales, de la surtaxe sur les carburants, de la redevance pour l'utilisation des routes nationales, de l'impôt sur les véhicules à moteur et de la redevance sur le trafic des poids lourd était affecté au financement de l'infrastructure routière, alors que le réseau routier connaissait des problèmes de surcharge. Selon lui, les heures d'embouteillage auraient au moins doublé sur le réseau des routes nationales depuis 2008.

Par 9 voix contre 0 et 4 abstentions, la CTT avait proposé à son conseil de recommander au peuple de rejeter l'initiative. Hannes German (V, SH) avait quant à lui proposé d'en recommander l'adoption. Par 31 voix contre 4 et 8 abstentions, le Conseil des Etats s'est rallié à la proposition de sa commission.

Au **Conseil national**, une minorité, composée presque exclusivement de membres de l'UDC et du PLR, a demandé de renvoyer le projet à la commission. Elle souhaitait elle aussi que l'initiative dite " vache à lait " soit traitée en même temps que le projet relatif à la création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) afin d'élaborer un éventuel contre-projet. Selon eux, lier ces deux objets permettrait en effet d'aboutir à un compromis viable. A l'instar de leurs homologues du Conseil des Etats, les opposants à cette proposition ont fait remarquer que les auteurs de l'initiative n'avaient pas fait preuve d'une réelle volonté de trouver un compromis. Ils ont par ailleurs souligné que ces deux projets étaient incompatibles, l'initiative portant sur une redistribution d'impôts, le projet FORTA sur une réorganisation du financement routier.

Par 93 voix contre 91 et 2 abstentions, la chambre du peuple a refusé la proposition de renvoi. Presque tous les membres des groupes UDC et PLR, la moitié des élus du PBD et une minorité du groupe PDC/PEV ont voté pour que ces deux projets soient traités ensemble.

Comme au Conseil des Etats, les arguments avancés au Conseil national ont principalement été d'ordre financier. Pour les opposants à l'initiative, faire passer 1,5 milliard de francs provenant de l'impôt sur les huiles minérales de la caisse générale de la Confédération à la caisse du trafic routier serait une entreprise risquée, voire un pillage de la caisse fédérale. Ils ont précisé que les impôts étaient par essence des prélèvements obligatoires dont le paiement n'était lié à aucune contre-prestation précise. Ils ont conclu en soulignant que le produit de l'impôt sur les huiles minérales n'était pas une simple somme d'argent disponible pour l'exploitation et l'entretien des routes.

Pour leur part, les tenants de l'initiative ont surtout critiqué le fait que chaque franc de taxe versé par les automobilistes ne soit pas alloué au trafic routier, déplorant que l'Etat soutire à ces derniers toujours plus d'argent sans pour autant prendre des mesures susceptibles de réduire les embouteillages. Ils ont par ailleurs précisé que ce n'est pas aux auteurs de l'initiative qu'il incombait de montrer le moyen de compenser les diminutions de recettes par des coupes dans les domaines de la formation, de la recherche, de l'agriculture ou des transports publics.

Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a suivi l'avis de sa commission, proposant le rejet de l'initiative " vache à lait " par 97 voix contre 65 et 11 abstentions.

Au vote final, le Conseil des Etats a recommandé au peuple et aux cantons, par 32 voix contre 4 et 9 abstentions, de rejeter l'initiative " Pour une politique équitable des transports ". Par 123 voix contre 66 et 5 abstentions, le Conseil national a fait de même. A une voix près, l'UDC a voté à l'unanimité contre le projet d'arrêté fédéral, se prononçant donc pour l'initiative. Près de la moitié des libéraux-radicaux ont voté en faveur de l'initiative.

[Texte pour le vote final](#)

## 2. Riassunto delle deliberazioni

### 14.089 Per un equofinanziamento dei trasporti. Iniziativa popolare

Messaggio del 19 novembre 2014 concernente l'iniziativa popolare "Per un equofinanziamento dei trasporti" ([FF 2014 8305](#))

**L'iniziativa popolare "Per un equo finanziamento dei trasporti" è stata presentata dagli importatori di automobili e delle associazioni del settore stradale. Chiede che l'intero gettito dell'imposta sugli oli minerali sia impiegato a beneficio della circolazione stradale. Attualmente vi è destinata in maniera vincolata una metà, pari a circa 1,5 miliardi di franchi all'anno, mentre il restante 50 per cento confluisce nella cassa generale della Confederazione.**

**Il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati respingono la richiesta senza controprogetto ritenendo determinanti le ripercussioni negative dell'iniziativa sul bilancio generale. Hanno suscitato reazioni critiche soprattutto le temute perdite fiscali pari a 1,5 miliardi di franchi. Entrambe le Camere hanno rifiutato di collegare l'iniziativa al progetto sul fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).**

**Con 4 voti contrari (e 9 astensioni) il Consiglio degli Stati raccomanda di respingere l'iniziativa, mentre il Consiglio nazionale lo segue con una proporzione di 2 a 1. Propongono di sostenere l'iniziativa quasi tutti i membri del Gruppo UDC e poco meno della metà dei membri del Gruppo liberale-radicale.**

L'iniziativa popolare è stata presentata da rappresentanti degli importatori di automobili e delle associazioni del settore stradale e intende ovviare alle difficoltà di finanziamento che si prospettano per i compiti connessi alla circolazione stradale. Secondo l'articolo 86 della Costituzione rientrano tra l'altro in questi compiti la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali, il promovimento del traffico merci ferroviario (trasferimento del traffico) nonché i contributi ai Cantoni. Conformemente all'iniziativa i mezzi necessari dovrebbero essere garantiti tramite la destinazione completamente vincolata dell'imposta di consumo sui carburanti.

Attualmente il 50 per cento del gettito dell'imposta sugli oli minerali, pari a 1,5 miliardi all'anno, è a destinazione vincolata. Il restante 50 per cento è a disposizione del bilancio generale della Confederazione per tutti gli altri compiti.

L'iniziativa garantirebbe il finanziamento dei compiti connessi al traffico stradale nel prossimo futuro, soddisfacendo in tal modo la richiesta principale dei suoi autori. Essa è tuttavia in contrasto con la politica finanziaria, dei trasporti e ambientale del Consiglio federale e del Parlamento. La destinazione vincolata del gettito di tutte le imposte di consumo sui carburanti pregiudicherebbe l'adempimento di altri compiti della Confederazione. In caso di accettazione dell'iniziativa sarebbe necessario introdurre un programma di risparmio fino a 1,5 miliardi, poiché aumenti di altre imposte non entrerebbero pressoché in linea di conto. A breve termine si potrebbero effettuare risparmi solo per uscite debolmente vincolate, ossia in particolare nei settori della formazione e della ricerca, dei trasporti pubblici, della difesa nazionale e dell'agricoltura.

Inoltre, verrebbe messo in forse il conferimento delle risorse finanziarie derivanti dal gettito dell'imposta di consumo sui carburanti al Fondo per l'infrastruttura della ferrovia (FInFer), adottato nella votazione popolare del 9 febbraio 2014. La fase di ampliamento del 2025, approvata dall'Assemblea federale, e le altre fasi di ampliamento previste dell'infrastruttura ferroviaria potrebbero pertanto subire notevoli ritardi.

Inoltre, secondo l'iniziativa il maggior fabbisogno di finanziamento che si delinea nel settore stradale non potrebbe essere compensato dall'aumento delle prestazioni degli automobilisti, ma dovrebbe essere coperto da altri settori di compiti della Confederazione. Mentre l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria è tra l'altro finanziato con un aumento dei biglietti ferroviari, gli automobilisti non dovrebbero partecipare all'ampliamento della rete stradale nazionale attraverso aumenti delle tasse. Questa disparità di trattamento indebolirebbe la politica coordinata dei trasporti. Non sarebbero esclusi ritorni del trasporto dalla ferrovia alla strada, con le corrispondenti ripercussioni negative, tra l'altro, sulla problematica delle congestioni di traffico e del rumore in particolare negli agglomerati.

Il Consiglio federale ritiene che per tutte queste ragioni non si possa parlare di un piano di finanziamento equo. Questo è piuttosto da intendersi come unilaterale e non equilibrato.

Con il suo messaggio, il Consiglio federale propone pertanto alle Camere federali di raccomandare a Popolo e Cantoni di respingere l'iniziativa popolare federale "Per un equo finanziamento dei trasporti" senza controprogetto diretto o controprogetto indiretto.

(Fonte: comunicato stampa del Consiglio federale del 19.11.2014)

## Deliberazioni

Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti» ([FF 2014 8345](#))

11.03.2015 CS Decisione secondo il disegno del Consiglio federale.

03.06.2015 CN Adesione.

19.06.2015 CS Il decreto è adottato nella votazione finale.

19.06.2015 CN Il decreto è adottato nella votazione finale.

Foglio federale [2015 3933](#);

Nel **Consiglio degli Stati** una minoranza della Commissione, guidata da Georges Theiler (RL/LU), ha proposto di rinviare il progetto alla Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni (CTT) per discuterla in un momento successivo assieme al progetto concernente la creazione di un fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). A metà febbraio 2015 il Consiglio federale aveva trasmesso al Parlamento il relativo messaggio. Secondo il richiedente, il FOSTRA avrebbe rappresentato per l'elettorato un'alternativa alla cosiddetta "iniziativa della vacca da mungere". Se del caso, gli autori dell'iniziativa avrebbero persino ritirato la loro richiesta. A titolo di esempio Georges Theiler ricordava il progetto del Consiglio federale concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF): nel 2013 l'Associazione svizzera dei trasporti (AST) aveva ritirato la sua iniziativa "Per i trasporti pubblici" dopo che il Parlamento l'aveva confrontata con una controproposta mirata, ossia con il FAIF.

Voci contrarie provenienti dalla CTT hanno segnalato che anche la Commissione aveva esaminato approfonditamente la questione e, non da ultimo a causa della scarsa volontà di giungere a un compromesso da parte degli autori dell'iniziativa, aveva escluso questa variante. La richiesta di rinvio è stata respinta con 24 voti contro 19.

Nel prosieguo della discussione i consiglieri agli Stati di quasi tutti i partiti hanno messo in guardia innanzitutto dal pericolo rappresentato dalle perdite fiscali pari a 1,5 miliardi di franchi, usando espressioni quali "disfatta della politica finanziaria", "vanteria che succhia alla Confederazione 1,5 miliardi" e "attacco frontale alla politica finanziaria, dei trasporti e dell'ambiente condotta finora dalla Confederazione". In nome della Commissione, René Imoberdorf (CE/VS) ha dichiarato che risparmi compensatori di 1,5 miliardi di franchi sarebbero stati possibili a breve termine soltanto nel caso delle uscite debolmente vincolate della Confederazione. Ne avrebbero fatto le spese, per esempio, formazione e ricerca, trasporti pubblici, agricoltura o difesa nazionale. A tal fine le uscite influenzabili sul breve periodo avrebbero dovuto essere tagliate del cinque per cento. Konrad Graber (CE/LU) ammoniva che anche i Cantoni sarebbero stati fortemente colpiti da questi tagli in quanto destinatari del 20 per cento delle spese debolmente vincolate.

Quale sostenitore dell'iniziativa, Hannes Germann (V, SH) ha ribadito tra l'altro che gli utenti della strada versano ogni anno tasse ed emolumenti pari a 10 miliardi di franchi. Dal 1960 queste tasse si sarebbero sestuplicate. Una parte ingente di tale gettito non finirebbe tuttavia nella cassa destinata alle strade, bensì nella cassa generale della Confederazione. In questo caso il principio di causalità non funzionerebbe. Secondo Germann, in ultima analisi soltanto un terzo dei quasi 10 miliardi di franchi provenienti dal gettito dell'imposta sul valore aggiunto, dell'imposta sugli oli minerali, del supplemento fiscale sugli oli minerali, della tassa sulle strade nazionali, della tassa sui veicoli a motore e delle tasse sul traffico pesante va a beneficio dell'infrastruttura stradale. In compenso la rete stradale è sovraccarica: dal 2008 a oggi le ore passate in coda sulla rete delle strade nazionali sarebbero almeno raddoppiate. La causa principale del fenomeno sarebbe da ricondurre al forte traffico.

La Commissione ha proposto alla Camera plenaria con 9 voti contro 0 e 4 astensioni di raccomandare al Popolo di respingere l'iniziativa. Hannes Germann (V, SH) ha proposto di raccomandarne l'accettazione. Con 31 voti contro 4 e 8 astensioni, il Consiglio degli Stati si è allineato alla proposta della Commissione.

Anche nel **Consiglio nazionale** una minoranza della Commissione, composta quasi esclusivamente da membri dei Gruppi UDC e liberale-radicali, ha proposto di rinviare il progetto alla Commissione. Come nel Consiglio degli Stati, la proposta della minoranza puntava a trattare l'"iniziativa della vacca da mungere" contemporaneamente al fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) allo scopo di elaborare un possibile controprogetto. Collegando i due progetti s'intendeva giungere a un compromesso praticabile. Come nel Consiglio degli Stati, i contrari al collegamento hanno fatto notare che gli autori dell'iniziativa non avevano segnalato alcuna disponibilità a trovare un compromesso. Ritenevano inoltre che i due concetti fossero incompatibili: nel caso dell'iniziativa della vacca da mungere si trattava di una redistribuzione delle imposte, mentre il FOSTRA prevedeva una riorganizzazione del finanziamento stradale.

Con 93 voti contro 91 e 2 astensioni il Consiglio nazionale ha deciso, a maggioranza risicata, di respingere la richiesta di rinvio. A favore di un collegamento dei due progetti hanno votato compatti i Gruppi UDC e liberale-radical, metà del Gruppo borghese democratico e una minoranza del Gruppo PPD-PEV.

Come nel Consiglio degli Stati, nella discussione sul contenuto hanno prevalso argomenti di politica finanziaria. I contrari all'iniziativa ammonivano che trasferire 1,5 miliardi di franchi provenienti dal gettito dell'imposta sugli oli minerali dalla cassa generale della Confederazione alla cassa delle strade era un "azzardo dal profilo della politica finanziaria" definibile persino come "razzia della cassa della Confederazione". Le imposte sarebbero pur sempre tasse obbligatorie il cui versamento non darebbe diritto ad alcuna specifica controprestazione. Nel caso del gettito dell'imposta sugli oli minerali non si tratterebbe quindi semplicemente di denaro a disposizione delle costruzioni stradali.

Per contro, i favorevoli all'iniziativa criticavano soprattutto il fatto che non ogni franco d'imposta versato dagli automobilisti finisce nella circolazione stradale. Secondo loro lo Stato preleva sempre più soldi dalle tasche degli automobilisti, mentre sulle strade le code continuano ogni giorno ad aumentare. Indicare come le minori entrate della Confederazione possano essere compensate con risparmi in settori quali formazione, ricerca, agricoltura o trasporti pubblici non sarebbe compito dei promotori dell'iniziativa.

Al termine del dibattito il Consiglio nazionale ha seguito la propria Commissione e nella votazione sul complesso si è pronunciato contro l'"iniziativa della vacca da mungere" con 97 voti contro 65 e 11 astensioni.

Nella votazione finale il Consiglio degli Stati, con 32 voti contro 4 e 9 astensioni, ha raccomandato a Popolo e Cantoni di respingere l'iniziativa popolare "Per un equo finanziamento dei trasporti". Il Consiglio nazionale ha raccomandato di respingere l'iniziativa con 123 voti contro 66 e 5 astensioni. Il Gruppo UDC ha votato compatto, con un'unica eccezione, contro il progetto e, quindi, a favore dell'iniziativa. Poco meno della metà dei membri del Gruppo liberale-radical si è espressa a favore dell'iniziativa.

[Testo in votazione finale](#)

14.089

**Für eine faire  
Verkehrsfinanzierung.  
Volksinitiative  
Pour un financement  
équitable des transports.  
Initiative populaire**

*Erstrat – Premier Conseil*

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.15 (Erstrat – Premier Conseil)

*Antrag der Minderheit*

(Theiler, Hess Hans, Hösli, Lombardi)

Rückweisung der Vorlage an die KVF-SR

mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit der «Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (Step)» vorzulegen.

*Proposition de la minorité*

(Theiler, Hess Hans, Hösli, Lombardi)

Renvoyer le projet à la CTT-CE

avec mandat de le présenter au conseil en même temps que le «projet de création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), de comblement du déficit prévisible et de mise en oeuvre du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES)».

**Imoberdorf René** (CE, VS), für die Kommission: Am 19. November 2014 hat der Bundesrat die Botschaft zur Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» verabschiedet. Mit dieser Botschaft beantragt der Bundesrat, die Volksinitiative Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu unterbreiten; dies mit der Empfehlung, die Initiative abzulehnen.

Die Initiative wurde am 10. März 2014 mit 113 306 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie hat zum Ziel, den sich ab-

zeichnenden Finanzierungsengpass für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr abzuwenden. Zu diesen Aufgaben gehören gemäss Artikel 86 der Bundesverfassung unter anderem der Bau, der Unterhalt und der Betrieb der Nationalstrassen, die Förderung des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung sowie Beiträge an die Kantone. Gemäss der Initiative sollen die nötigen Mittel durch die vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen gesichert werden. Der Bund soll also in Zukunft den Reinertrag der Mineralölsteuer ausschliesslich für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwenden. Konkret heisst das in Zahlen ausgedrückt Folgendes: Heute sind 50 Prozent der Mineralölsteuererträge, d. h. 1,5 Milliarden Franken pro Jahr, zweckgebunden für den Strassenverkehr reserviert; die anderen 50 Prozent stehen dem allgemeinen Bundeshaushalt für alle anderen Aufgaben zur Verfügung.

Ihre Kommission hat die Volksinitiative an der Sitzung vom 12./13. Januar 2015 behandelt und dabei auch Vertreterinnen und Vertreter des Initiativkomitees, der Kantone, der Verkehrs- sowie der Wirtschaftsverbände angehört. Nach eingehender Beratung beantragt Ihnen die Kommission mit 9 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Volk die Ablehnung der Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» zu empfehlen.

Für diesen Entscheid waren in der Kommission folgende Hauptgründe ausschlaggebend: Bei einer Annahme der Initiative entstünde im Bundeshaushalt ein Kompensationsbedarf von 1,5 Milliarden Franken. Für die Beschaffung der fehlenden Mittel auf der Einnahmeseite ist der Spielraum wohl äusserst gering; dies auch unter dem Aspekt der Unternehmenssteuerreform III und der Finanzierung des Projektes Altersvorsorge 2020. Darum müssen die Kompensationsmassnahmen in erster Linie auf der Ausgabenseite ansetzen. Dadurch würden andere Bundesaufgaben gefährdet. Es wäre ein Sparprogramm im Umfang von 1,5 Milliarden Franken nötig. Einsparungen könnten aber kurzfristig nur bei den schwach gebundenen Ausgaben vorgenommen werden; das heisst unter anderem bei der Bildung und Forschung, beim öffentlichen Verkehr, bei der Landesverteidigung sowie in der Landwirtschaft.

Die kurzfristig beeinflussbaren Ausgaben betragen im Rechnungsjahr 2013 rund 30 Milliarden Franken. Zur Erfüllung einer Sparvorgabe von 1,5 Milliarden Franken müssten diese schwach gebundenen Ausgaben im Durchschnitt um 5 Prozent gekürzt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt müsste gemäss Bundesrat im Sinne einer Arbeitshypothese eine lineare Umsetzung der notwendigen Einsparungen angenommen werden. Auf Seite 9642 der Botschaft zeigt der Bundesrat auf, wie sich eine lineare Sparvorgabe auf die verschiedenen Aufgabengebiete auswirken könnte.

Bei einer Annahme der Volksinitiative wäre auch die in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 gutgeheissene Einlage aus Mineralölsteuermitteln in den Bahninfrastrukturfonds infrage gestellt. Dem Fonds würden rund 4 Milliarden Franken wieder entzogen, und dadurch könnten der Ausbaus schritt 2025 und folgende Ausbauschritte betreffend die Eisenbahninfrastruktur wesentlich verzögert werden. Bei der Anhörung haben die Initianten zwar dargelegt – das wurde auch schriftlich bestätigt –, dass die Mineralölsteuereinlagen in den Bahninfrastrukturfonds gesichert bleiben. Man muss aber darauf hinweisen, dass mit dem neuen Artikel 86 Absatz 2bis klar festgelegt wird, dass der Ertrag aus der Mineralölsteuer ausschliesslich für den Strassenverkehr gebraucht wird. Das wird im neuen Absatz 6 noch verstärkt oder ergänzt. Hier wird festgehalten, dass jede Zweckentfremdung der Reinerträge aus der Verbrauchssteuer sowie des Reinertrags des Zuschlags zur Verbrauchssteuer untersagt ist.

Die Initiative verlangt die Zweckbindung der Strassengelder, und die Initianten fordern in diesem Zusammenhang, dass die gemäss ihrer Auffassung heute gegebenen Zweckentfremdungen künftig verhindert werden. Dazu der Bundesrat in der Botschaft: «Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Benzinzoll, der spätere Treibstoffzoll sowie die heu-

tige Mineralölsteuer von ihrer Anlage her ursprünglich als Einnahme für den allgemeinen Bundeshaushalt bestimmt waren. Seit Ende der 1920er Jahre wurde jedoch die Zweckbindung – unter Sicherstellung der dafür nötigen Mittel – schrittweise ausgeweitet. Die entsprechenden Anpassungen der Verfassung wurden jeweils von Volk und Ständen genehmigt.» Es gibt also keine Verpflichtung zur Zweckbindung der Erträge aus der Mineralölsteuer. Darum ist es auch falsch, wenn man heute von Zweckentfremdung der Gelder aus der Mineralölsteuer, die in die allgemeine Bundeskasse gehen, spricht. In allen unseren Nachbarländern und in den meisten anderen Staaten der EU fliessen die Mineralölsteuererträge, übrigens ohne Zweckbindung, in den allgemeinen Staatshaushalt. Deutschland und Österreich haben früher bestehende Zweckbindungen wieder aufgehoben. Schliesslich schadet die Initiative aus Sicht der Kommission auch der kombinierten Verkehrspolitik des Bundes, da sie zu einer Ungleichbehandlung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs auf der einen Seite und der Autofahrerinnen und Autofahrer auf der anderen Seite führen würde. Diese Ungleichbehandlung würde die koordinierte Verkehrspolitik schwächen. Rückverlagerungen von der Schiene auf die Strasse mit entsprechenden negativen Auswirkungen insbesondere in den Agglomerationen, unter anderem bezüglich der Stau- und Lärmproblematik, wären nicht ausgeschlossen.

Aus all diesen Gründen beantragt Ihnen Ihre Kommission mit 9 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, wie es auch der Bundesrat tut, die eidgenössische Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» Volk und Ständen ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen.

Eine Minderheit der Kommission beantragt dem Rat, die Vorlage zur Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» an die Kommission zurückzuweisen, mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit der «Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (Step)» vorzulegen. Die Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 4 Stimmen, die beiden Vorlagen separat zu behandeln. Sie tut dies aus folgenden Gründen: Die Fabi-Vorlage und die VCS-Volksinitiative unterscheiden sich materiell und in Bezug auf die Behandlungsweise in verschiedenen Punkten von der jetzt zur Diskussion stehenden NAF-Vorlage und der Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung». Zur VCS-Initiative formulierte der Bundesrat bereits einen Gegenvorschlag, dadurch war eine gemeinsame Behandlung vorgegeben. Bei der VCS-Initiative wusste man, dass ein Rückzug wahrscheinlich ist, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind; bei der nun zu behandelnden Initiative will man einfach dem Staat die Mittel entziehen, und zwar ohne Hinweis auf eventuelle Kompensationen. Die Milchkuh-Initiative ist inhaltlich nicht deckungsgleich mit der NAF-Vorlage. Der NAF bietet mehr: Er bietet zum einen eine neue Finanzarchitektur; auf diese Thematik geht die Initiative überhaupt nicht ein. Weiter zeigt die NAF-Vorlage mit dem strategischen Entwicklungsprogramm auf, welches die nächsten Ausbauschritte sind und wie sie finanziert werden. Auch zu dieser Thematik sagt die Milchkuh-Initiative nichts. Schon aus diesem Grunde drängt sich eine gemeinsame Behandlung der beiden Vorlagen nicht auf.

Die Mehrheit der Kommission ist auch der Meinung, dass es für beide Seiten, für die Kommission und das Parlament einerseits und für die Initianten andererseits, transparenter ist, wenn wir so rasch als möglich über die Initiative befinden und eine Abstimmungsempfehlung beschliessen. Das schafft Klarheit, und die Kommission kann die Beratungen zur NAF-Vorlage unbeschwerter führen, ohne dabei die Anliegen der Initiative aus den Augen zu verlieren.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die Kommission mit 9 zu 4 Stimmen, die Vorlage nicht an die Kommission zurückzuweisen. Falls sie nicht zurückgewiesen wird, beantragt Ihnen die Kommission, wie eingangs schon gesagt, mit 9 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen, dem Volk die Ablehnung der Volksinitiative zu empfehlen.

**Theiler Georges (RL, LU):** Die Milchkuh-Initiative verlangt etwas, das eigentlich logisch und konsequent ist, nämlich die Verwendung der Mittel von der Strasse für die Strasse. Damit wird eigentlich dem Verursacherprinzip echt nachgelebt. Die negativen Seiten sind bekannt: Es fehlen uns 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse. Das Abstimmungswochenende hat uns gezeigt, dass das Volk bei seinen Entscheidungen die Ausfälle in der Bundeskasse sehr wohl mitberücksichtigt.

Die Strasse, das muss man leider feststellen, ist während Jahren vernachlässigt worden. Die kritischen Ursachen für Staus wurden nicht oder viel zu spät beseitigt, und das hat zur Folge, dass es täglich zu riesigen Staus kommt. Diese Staus sind aber nicht einfach so zur Belustigung da, sie haben ihre volkswirtschaftlichen Auswirkungen, und diese sind verheerend; es sind Schäden in Milliardenhöhe. Dessen müssen Sie sich schon bewusst sein: Das eine kostet wie das andere. Aber natürlich fallen die Kosten nicht am gleichen Ort an. Letztlich bezahlen wir alle diese Stautunden aus unseren Geldbeuteln: Wenn der Handwerker eine Stunde warten muss, bis er endlich bei Ihnen ist, dann bezahlen Sie das selbstverständlich mit höheren Belastungen, die er Ihnen aufbrummen muss.

Der Bundesrat hat das erkannt und schlägt uns bekanntlich einen Strassenfonds, den NAF, vor; ganz analog zu Fabi, dem Schienenfonds. Beide Vorlagen sind jetzt im Parlament. Das war noch nicht so, als wir das in der Kommission diskutiert haben, Herr Kommissionspräsident. Damals lag der NAF noch nicht vor. Jetzt ist es aber so: Der NAF ist bei uns angekommen, und wir haben bereits am 13. April 2015 die erste Sitzung, an der wir darüber diskutieren.

In meinem Minderheitsantrag verlange ich nun, dass man diese beiden Geschäfte in der gleichen Kommission berät, das ist der Fall –, aber miteinander, nicht hintereinander. Deshalb der Antrag auf Rückweisung an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen.

Ich persönlich möchte am Schluss ganz klar eine Lösung, welche die Probleme echt beseitigt, welche aber auch nicht zu einem erneuten Krieg zwischen Strasse und Schiene führt. Es ist für mich unverständlich, dass wir nicht dieses Vorgehen wählen. Was spricht für dieses Vorgehen? Beide Vorlagen – das kann man doch nicht bestreiten – beinhalten ein und dasselbe Thema: Es geht um die Finanzierung unserer Strassen.

Es bestehen durchaus Chancen, dass die Milchkuh-Initiative vom Volk angenommen wird; das meine ich politisch auch beurteilen zu können. Dann müsste man aber den NAF völlig umbauen: Man könnte ihn so, wie er in diesem Parlament zustande kommen wird, nicht mehr verwenden. Das ist ein unnötiger Umweg.

Meines Erachtens ist Folgendes wichtig: Wir müssen in diesen Angelegenheiten nicht nur über die Finanzierung sprechen – das ist der Nachteil, wenn wir nur über diese Initiative befinden –, sondern wir müssen auch über die Inhalte diskutieren. Vor allem auch regional ist es von Bedeutung, ob nun Morges, das Glattal, der Netzbeschluss enthalten sind. Alle diese Fragen müssen doch zuerst beantwortet werden. Wir haben das bei Fabi genau gleich gemacht: Wir haben auch zuerst eine Diskussion darüber geführt, in welchem Volumen wir die Finanzierung etwa auf die Beine stellen müssen; wir haben dann im Parlament das Volumen noch vergrössert. Wir haben dann konsequenterweise auch die Finanzierungsseite angeschaut und haben noch diese 0,1 Prozent Mehrwertsteuer dazugegeben. Wir haben gesehen, dass es gar nicht anders geht und dass wir die Finanzierung dem Inhalt anpassen müssen. Deshalb wäre es doch logisch, wichtig und richtig, dass wir auch hier die Inhalte diskutieren, bevor wir über die Milchkuh-Initiative entscheiden. Ich meine, eine Analogie ist absolut gegeben: Auch bei Fabi war eine Volksinitiative hängig, nämlich diejenige vom VCS. Diese hat uns ein wenig beeindruckt, aber nicht wahnsinnig. Wir wussten, dass es zu einer Volksabstimmung kommen könnte. Wir haben aber unsere Linie verfolgt und haben doch ein sehr gutes Fabi-Paket verabschiedet.

Jetzt haben wir die gleiche Situation. Sie dürfen mir glauben: Diese Milchkuh-Initiative kann mich nicht derart beeindrucken, dass ich nicht mehr fähig wäre, hier eine NAF-Lösung zu diskutieren, welche auch von dieser Initiative etwas abweicht und etwas vernünftiger, vielleicht sanftere Lösungen bringt. Dazu sind wir doch hoffentlich alle in der Lage.

Aber was passiert nun eigentlich, wenn wir die Vorlagen getrennt behandeln? Ich habe es schon angedeutet oder gesagt: Wir provozieren den alten und unsinnigen Krieg zwischen Privatverkehr und öffentlichem Verkehr – als ob jemand, der von diesen Sachen etwas versteht, daran glauben könnte, dass es nur mit dem einen oder nur mit dem anderen Verkehrsträger geht! 70 Prozent des Personenverkehrs findet nach wie vor auf der Strasse statt und 30 Prozent auf den Geleisen; das ist die Realität. Jetzt können Sie ausrechnen, was passiert: Wenn Sie die Geleise stilllegen gibt es eine Katastrophe auf der Strasse und umgekehrt. Das sind doch logische Zusammenhänge. Es kann keine gute Verkehrspolitik sein, wenn wir nur das eine wollen und das andere negieren.

Gewinnt die Milchkuh-Initiative, dann haben wir finanzpolitisch einen ziemlich grossen Scherbenhaufen; das ist dann die nächste Konsequenz. Da werden wir dann einige Finanzierungsfragen auf ganz andere Weise diskutieren müssen; das möchte ich eigentlich verhindern. Wenn der NAF vernünftig daherkommt, bin ich überzeugt, dass die vernünftigen Kräfte auch klar hinter der NAF-Vorlage stehen werden, selbst wenn die Milchkuh-Initiative nicht zurückgezogen würde. Wenn aber die Milchkuh-Initiative an der Urne scheitert – das ist auch eine Möglichkeit –, dann haben Sie ein Riesenproblem, den NAF vor dem Volk noch durchzubringen. Da haben Sie einmal die Gegnerinnen und Gegner, die quasi natürlich gegen jede Strasse sind – das macht im Minimum einen Drittel aus –, und dann haben Sie noch die frustrierten Anhänger der Milchkuh-Initiative, die einem NAF sicher auch nicht mehr zustimmen werden. Dann wird auch der NAF baden gehen, und das möchte ich mit meinem Minderheitsantrag unbedingt vermeiden.

Ich habe mir die Mühe genommen, mit den Initianten zu sprechen; das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit und nicht erst seit der Zweitwohnungs-Initiative so. Sie haben mir klar gesagt, dass man im Moment in der Öffentlichkeit kein Entgegenkommen signalisieren wolle; aber ich weiss auch, dass sie durchaus bereit sind, eine Diskussion über den NAF zu führen und das Resultat abzuwarten – genau gleich, wie das der VCS gemacht hat. Ich habe dann aber noch mit Vertretern des TCS gesprochen; sie sind ja nicht Initianten, aber sie sind Sympathisanten der Milchkuh-Initiative – der TCS ist ein ganz entscheidender Verband in dieser Frage. Sie haben mir ganz klar gesagt: Wenn der NFA eine vernünftige Finanzierungsseite aufweist – das ist dann nicht die Milchkuh-Lösung, das ist irgendetwas dazwischen –, dann wird der TCS die Milchkuh-Initiative nicht mehr unterstützen, sondern er wird eine solche vernünftige NAF-Lösung mittragen. Das gäbe dann eine Mehrheit für eine vernünftige Lösung.

Ich bitte Sie, diese konstruktive Lösung zu unterstützen. Es ist zwar eine Rückweisung, aber eine konstruktive Rückweisung, um eine gute Lösung zu finden.

**Germann Hannes (V, SH):** Ich danke, dass ich den Antrag zu Artikel 2, die Initiative sei anzunehmen, jetzt begründen kann. Denn der Antrag kommt nicht aus innerster Überzeugung, sondern er rührt daher, dass eben Herr Theiler in der Minderheit ist und nicht in der Mehrheit. Ich gebe das hier ganz offen zu. Ich hätte eigentlich erwartet, dass man diese Problematik in der Kommission gemeinsam anschaut und nachher dem Volk etwas vorschlägt, das Hand und Fuss hat. Was Sie von der Mehrheit jetzt machen, ist einfach die Durchsetzung des Status quo. Das kann man natürlich machen. Das wirft dann aber sicher Fragen auf bei jenen Leuten, die die ganze Chose zu bezahlen haben. Wir haben ja diese Überlastungen im Strassennetz. Die Entwicklung brauche ich Ihnen nicht weiter zu umschreiben. In den Agglomerationsräumen finden 90 Prozent der Staus statt. Die

Stautunden auf dem Nationalstrassennetz der Schweiz haben sich seit 2008 mindestens verdoppelt. 2013 standen die Schweizerinnen und Schweizer 20 600 Stunden im Stau; der Hauptgrund war Verkehrsüberlastung. Daraus leitet sich natürlich ab, dass eben auf der Strasse sehr, sehr wenig gemacht wird, und das hängt mit den Finanzierungsströmen zusammen. Hier will die Milchkuh-Initiative eine Korrektur bewirken.

Sehen Sie, wir haben es mit der Vignette und dem NAF probiert; das war die Kombination zur Engpassbeseitigung. Ich habe gekämpft für die teurere Vignette. Diese war nicht sehr populär, das habe ich rasch einmal gemerkt. Die Leute in meinem Umfeld haben das irgendwie ziemlich anders beurteilt. Aber ich habe gekämpft dafür, weil ich gesehen habe, dass das einen Zusammenhang hat: Die Strassenbenützer finanzieren massgeblich die Strasse, wir verschaffen dem Verursacherprinzip Nachachtung. Das findet halt im Moment nicht statt bei der Finanzierung des Strassenverkehrs. Sehen Sie, die Abgaben und Gebühren für die Strasse haben sich zwar seit 1960 versechsfacht. Ein substanzieller Teil fliesst aber nicht in die Strassenkasse, sondern in die allgemeine Bundeskasse. Heute reden wir von insgesamt knapp 10 Milliarden Franken, und nur rund ein Drittel aus Mehrwertsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Mineralölsteuer selber, Nationalstrassenabgabe, Motorfahrzeugsteuer und Schwerverkehrsabgabe landen letztlich bei der Strasseninfrastruktur.

Wenn dann bei jedem Projekt dieser Drittel nicht mehr reicht, dann dürfen die Leute diese Verteilung auch irgendwann in Frage stellen – ich finde das durchaus legitim. Ich habe mich auch für Fabi eingesetzt, weil ich komplett überzeugt bin, dass wir die Infrastrukturprobleme in diesem Land nur lösen können, wenn wir Strasse, Schiene, alle Verkehrsträger ideal aufeinander abstimmen. So stelle ich mir eine moderne Infrastruktur in einem wirtschaftlich leistungsfähigen Land vor. Wenn wir jetzt kommen und alle Vorstösse von vornherein abschmettern, ist das kein gutes Signal. Es sei immerhin darauf verwiesen, dass rund 60 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr in den öffentlichen Verkehr fließen. Ich stehe wie gesagt dahinter, aber wir reden hier von einem Anteil des Personenverkehrs auf der Schiene von 16 Prozent, für einen Anteil von 16 Prozent stehen also 60 Prozent der Bundesgelder für den Verkehr zur Verfügung. Logischerweise findet der öffentliche Verkehr zu einem grossen Teil auch in Trams, Bussen und anderen Verkehrsträgern auf der Strasse und zu Wasser statt. Selbstverständlich ist die Strasse auch für den öffentlichen Verkehr sehr, sehr wichtig, aber nur 36 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr werden in die Strasseninfrastruktur investiert, auf der 75 Prozent des Verkehrs stattfinden – was das bedeutet, erleben wir tagtäglich. Diese Situation jetzt einfach fortführen und uns da irgendwie durchwursteln zu wollen, finde ich nicht gut.

Der Bundesrat hat bei der Abstimmung zur Fabi-Vorlage eigentlich versprochen, dass man nachher auch entsprechende Zeichen setzen werde. Um sich den Vorwurf der Ungleichbehandlung der Verkehrsträger nicht gefallen lassen zu müssen, hat der Bundesrat jedenfalls im Abstimmungskampf zur Fabi-Vorlage die Schaffung eines gleichwertigen Finanzinstrumentes für die Strasse in Aussicht gestellt. Die im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage wird allerdings von den Initianten eher als Ohrfeige empfunden. Ich selbst spreche nicht gerade von einer Ohrfeige, aber statt die Interessen oder die Bedürfnisse der Strassenbenützer auch angemessen zu berücksichtigen, soll die bisherige Quersubventionierung fortgeführt und einseitig an diesem Drittel herumgeschraubt werden; dieser Drittel für den Strassenverkehr geht dann hinauf, und die anderen zwei Drittel für den übrigen Verkehr natürlich gleichzeitig auch. Machen Sie das den Leuten schmackhaft! Wir haben bei der Initiative einen Vorgeschmack erlebt, und wir erkennen auch bei der Energiestrategie gewisse Signale.

Sehen Sie, wenn die Leute nicht verstehen, warum sie mehr bezahlen sollen, dann wird es schwierig, ihnen gute Konzepte zu verkaufen und dieses Land in eine wirklich gute Zu-



kunft zu führen, und darum geht es letztlich uns allen. Ich meine, wir wären hier gut beraten, die Sache an die Kommission zurückzuweisen, damit man das Ganze integral angehen kann, damit die Initianten, wie andere auch, eine Chance haben, uns allenfalls einen Schritt entgegenzukommen oder sogar die Initiative zurückzuziehen. Das verhindert man aber mit dem jetzigen Vorgehen. Man geht also sozusagen das Wagnis eines Experimentes einer Urnenabstimmung ein – Herr Theiler hat darauf hingewiesen –, und das finde ich doch reichlich gewagt.

Für den Fall, dass Sie heute die Ausarbeitung einer ausgewogenen und glaubwürdigen Lösung nicht angehen und nicht der Minderheit folgen möchten, habe ich den Antrag gestellt, die Initiative zur Annahme zu empfehlen.

Ich verweise am Schluss noch auf meine Interessenbindung, weil ich das am Anfang vergessen habe: Ich bin Präsident des parlamentarischen Auto-Abends, bin aber nicht im Initiativkomitee und stehe auch nicht in engerem Kontakt mit den Initianten der Milchkuh-Initiative. Ich bin aber auch Benutzer des öffentlichen Verkehrs und lege jährlich rund 40 000 Bahnkilometer und viele Buskilometer und daneben auch etwa 12 000 Autokilometer zurück, denn als Bewohner des ländlichen Raums im Kanton Schaffhausen sind wir selbstverständlich trotz gut ausgebautem öffentlichem Verkehr auch auf den Individualverkehr angewiesen. Er ist eine sinnvolle Ergänzung, und das soll er auch sein.

In diesem Sinne will ich meinen Antrag verstanden haben. Wenn Sie hier aber nicht Hand bieten, bleibt mindestens mir persönlich nur die Möglichkeit, der Initiative zuzustimmen.

**Stadler Markus (GL, UR):** Die Milchkuh-Initiative ist ein Frontalangriff auf die bisherige Verkehrs-, Umwelt- und Finanzpolitik des Bundes. Fondslösungen – Zweckbindungen von öffentlichen Mitteln – ohne Berücksichtigung der externen Kosten im betreffenden Gebiet sind geeignet, problematisch zu wirken. Eine eigentliche Verursacherfinanzierung sähe anders aus. Die Milchkuh-Initiative würde übergrosse zweckgebundene Mittel zugunsten der Strasse schaffen, die dann gleichsam wie von selbst nach Projekten suchen würden. Sie würde gleichzeitig ein grosses Loch in die Bundeskasse fressen, ohne im Geringsten aufzuzeigen, wie dieses durch andere politische Aufgaben oder Steuern gefüllt werden müsste. Dieser Raubzug auf die Bundeskasse bzw. dessen Folgen für die betroffenen anderen Politikbereiche wird im Abstimmungskampf besonders zu thematisieren sein, weil andernfalls die Illusion aufkommen könnte, eine Annahme hätte nur Gewinner zur Folge. Ich nehme an, dass aus diesem Grund die Finanz- und nicht die Infrastrukturministerin bei uns im Saal ist. Die Milchkuh-Initiative würde die Verlagerungspolitik stark aushöhlen und der Umwelt schaden.

Selbst wenn die Initianten erklären, dass sie Finanzierungsentscheidungen des Volkes betreffend Fabi nicht in Zweifel stellen und sich für die Variante 2 aussprechen, gemäss Seite 9634 der Botschaft, wäre die Fortsetzung von Fabi – ich denke an den Belchentunnel, an den Axentunnel usw.; das sind wichtige Projekte, die nicht in Fabi untergebracht werden konnten – wesentlich eingeschränkt bzw. völlig infrage gestellt.

Die Milchkuh-Initiative steht in einem Zusammenhang mit dem NAF, dem Netzbeschluss, der zweiten Gotthardröhre und anderen Anliegen. Ihre Annahme würde diese und weitere Strassenanliegen als plötzlich finanziert, als diesbezüglich problemlos darstellen – und dies im Gegensatz zu Fabi ohne weiteres Dazutun der Nutzer. Der Bundesrat hat im Dezember 2014 bekanntgegeben, dass er die Umfahrung Morges und die Glatttalautobahn priorisiere. Auch das wird Geld kosten. Wenn aber zu viel Geld zweckgebunden ist, werden Ressourcen verschleudert.

Die Kommission hat dies erkannt und eine zeitgleiche Behandlung von Milchkuh-Initiative und NAF sowie eine rechtliche Koppelung, also einen Gegenvorschlag, klar abgelehnt. Die Milchkuh-Initiative ist zu weit weg vom politisch Vernünftigen. Das liegt nicht bloss an den vorgeschlagenen Mass-

nahmen, auch ihre expliziten und impliziten Ziele liegen falsch.

Man kann darüber philosophieren, ob die Mineralölsteuer eine teilzweckgebundene Steuer oder eine Kausalabgabe sei. Die Geschichte jedenfalls zeigt – wie wir gehört haben, sprach man früher von «Benzinzoll» –, dass politisch immer gemeint war, die Mineralölsteuer habe mehr Steuer- als Gebührencharakter. Somit ist es politisch gesehen unrichtig, wie die Initianten reklamieren, richtigerweise würden die Einnahmen aus der Mineralölsteuer allein der Strasse gehören – ganz abgesehen von den über 5 Milliarden Franken externen Kosten, die die Strasse alljährlich verursacht. Zusammen mit der Kommission empfehle ich die Volksinitiative zur Ablehnung und lehne auch den Rückweisungsantrag der Minderheit ab.

**Bieri Peter (CE, ZG):** Ich bitte Sie ebenfalls, den Antrag auf Rückweisung abzulehnen und dann auch die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Vorweg ist anzumerken, dass es sich bei der Milchkuh-Initiative um eine reine Initiative zur Umverteilung von Steuergeldern handelt. Insofern kann man sie als eine reine Finanzvorlage betrachten; es hat sich auch in der vorbereitenden Kommission gezeigt, dass nicht ein einziges Mitglied unserer Kommission sich für diese Initiative begeistern kann. Ich muss Ihnen sagen, Herr Germann, mich erstaunt es etwas, dass Sie als Mitglied der Finanzkommission, die auch die finanzpolitische Verantwortung für diese Bundeskasse trägt, einer solchen Initiative zustimmen wollen, ohne dass Sie mit einem einzigen Satz gesagt hätten, wo Sie dann die 1,5 Milliarden Franken einsparen wollen. Gerade wir als Mitglieder der Finanzkommission tragen eine grosse Verantwortung für eine ausgeglichene Bundesrechnung, und deshalb sollten wir vorsichtig sein, wenn wir solche Begehren stellen.

Ich bin der Meinung, dass der NAF, so, wie er jetzt vom Bundesrat konzipiert ist, einen viel breiteren Ansatz verfolgt. Es geht dort einerseits um die zukünftige Ausgestaltung des Fonds, etwas, das in der Milchkuh-Initiative nicht einmal enthalten ist. Und es geht andererseits darum, die zukünftige Entwicklung der Strasseninfrastrukturen auf eine neue Verfassungs- und Gesetzesbasis zu stellen. Das ist ein ganz anderes Konzept. Deshalb hat ja der Bundesrat im NAF ein strategisches Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen vorgesehen. Das heisst, es wird dort auch gesagt, was dereinst fertiggestellt, was neu gebaut und was erweitert werden soll. Sowohl die Vertreter der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz wie auch diejenigen der Finanzdirektorenkonferenz haben anlässlich der Hearings betont – und hier zitiere ich den Präsidenten der Finanzdirektorenkonferenz – diese Initiative sei weder ausgewogen noch fair, dafür aber sehr einseitig, und sie führe zu gewaltigen Kollateralschäden bei den öffentlichen Haushalten. Das ist das Fakt, und das sollten wir, insbesondere die Mitglieder der Finanzkommission, uns auch zu Herzen nehmen.

Wenn nun eine Initiative mit derart einseitigen Forderungen daherkommt, kann sie nicht realistisch als Verhandlungspfund in die bundesrätliche NAF-Vorlage eingebracht werden, ausser, und das ging bei den Hearings bei jedem Votum der Initianten hervor, um sie als sogenanntes Druckmittel in der Hinterhand zu behalten. Bei den Hearings ist jeder Votant darauf zu sprechen gekommen. Die Milchkuh-Initiative kann für einen Parlamentarier, der sich für eine vernünftige Finanzpolitik von Bund und Kantonen verantwortlich zeigt, nie als Alternative dienen. Die Initianten haben bei den Hearings auch nicht im Geringsten den Eindruck erweckt, dass sie – im Gegensatz zu den Initianten der damaligen VCS-Initiative – bereit wären, ihre Initiative zugunsten der bundesrätlichen Vorlage fallenzulassen, obwohl sie zum damaligen Zeitpunkt bereits die Eckwerte der NAF-Vorlage kannten. Im Gegenteil, sie haben die vom Bundesrat im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage als – hier zitiere ich aus den Unterlagen, die uns die Initianten mitgegeben haben – «Ohrfeige» bezeichnet. Es wird von einem Raubzug auf das Geld der Strassenbenutzer gesprochen. Auch nach Verabschiedung der NAF-Vorlage durch den

Bundesrat hat sich das Initiativkomitee derart unversöhnlich geäussert, indem es die vom Bundesrat angebehrte bescheidene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags als – und wiederum zitiere ich das Pressecommuniqué – «völligen Unsinn» bezeichnete. Wer derartige Töne anschlägt und Haltungen einnimmt, gleichzeitig aber bei jedem Votum gebetsmühlenartig fordert, die Milchkuh-Initiative müsse der bundesrätlichen NAF-Vorlage, die ja nach Meinung der Initianten grösstenteils danebenliegt, gegenübergestellt werden, muss sich nicht wundern, wenn dies bei uns zur Überzeugung führt, dass wir die beiden offensichtlich unversöhnlichen Konzepte zeitlich und sachlich sauber auseinanderhalten wollen. So weit zur Begründung, warum man die Sache separat behandeln soll.

Nun zur eigentlichen Vorlage: Der Name «Milchkuh-Initiative» als Populärausdruck für die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» ist bekanntlich von den Initianten selbst gewählt worden. Ich habe mir in Analogie darauf erlaubt, das Postulat 14.3105 mit dem Titel «Milchkuh-Initiative. Von welchen Bauern frisst die Kuh das Gras?» einzureichen. Darin bat ich den Bundesrat, aufzuzeigen, wo er bei einer Annahme der Initiative 1,5 Milliarden Franken, das sind etwa 5 Prozent der nicht gesetzlich gebundenen Ausgaben des Bundes, einsparen würde. Der Bundesrat ist meinem Anliegen nachgekommen und hat in der Botschaft in Abschnitt 4.2 approximativ aufgezeigt, in welchen staatlichen Aufgabebereichen die Einsparungen erfolgen müssten. Der Kommissionspräsident hat daraus zitiert.

Zu Recht hat in der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen auch die Vorsteherin des Eidgenössischen Finanzdepartementes gesagt, dass diese Initiative zu einem finanzpolitischen Debakel führen würde. Ich glaube, eine solche Aussage haben wir ernst zu nehmen. Die zentrale Schwachstelle dieser Initiative liegt mit Bestimmtheit in der Umlagerung von Bundesgeldern in dieser Höhe. Würden die Kürzungen linear umgelegt, müssten sämtliche anderen Bereiche ein Sparprogramm in dieser Höhe in Kauf nehmen. Nimmt man die rechtlich gebundenen Ausgaben davon aus, ergeben sich in den volatilen Bereichen Sparübungen von 5 Prozent. Sie müssten also jedem Bauern, jedem Lehrer, jedem Forschenden erklären, warum er 5 Prozent weniger Einkommen respektive Gelder erhalten soll.

Auch die rechtliche Grundlage der Mineralölsteuer und des Mineralölsteuerzuschlages, aber auch der LSVA oder der Autobahnvignette ist bereits angesprochen worden. Für alle diese Ausgaben haben wir eine Verfassungsgrundlage! Volk und Stände haben Ja dazu gesagt, dass wir diese Gelder so und nicht anders verwenden. Wenn also behauptet wird, diese Gelder würden falsch oder «widerrechtlich», wie gesagt worden ist, eingesetzt, muss ich dem entgegenhalten: Wir leben in einem Rechtsstaat, wir haben für alle diese Ausgaben eine Verfassungsgrundlage, und entsprechend werden diese Fragen im Detail in unseren Gesetzen geregelt.

Auch der Vorwurf der Querfinanzierung ist absolut inakzeptabel, denn mit den Geldern, die aus der Mineralölsteuer oder aus der LSVA stammen und die in den öffentlichen Verkehr gehen, werden die Strassen massiv entlastet, und damit ist der Verkehr auf unseren Strassen flüssiger und leistungsfähiger geworden. Ich kann das am Beispiel meines Kantons zeigen: Wir haben eine sehr leistungsfähige Stadtbahn, die quer durch den Kanton führt. Seit wir diese Bahn haben, kann man auf der Strasse wieder fahren und hat keine permanenten Staus mehr. Es ist ein Verdienst von Bahn 2000, dass wir fähig wurden, eine moderne Stadtbahn einzurichten, die die Strasse massiv entlastet. Wir könnten noch so viele Strassen bauen, das würde zu nichts dienen, wenn wir nicht den öffentlichen Verkehr hätten, der diese Strassen massiv entlasten kann.

Es ist auch gesagt worden, Automobilisten müssten permanent mehr bezahlen. Effektiv ist es so, dass sowohl Mineralölsteuer wie Mineralölsteuerzuschlag seit vielen Jahren nicht mehr erhöht worden sind und dass der Verbrauch je gefahrenen Kilometer heute aufgrund der modernen Technik massiv zurückging. Bei den Benutzern des öffentlichen Verkehrs

ist das ganz anders. Wir haben mit der Fabi-Vorlage entschieden, dass die Benutzer des öffentlichen Verkehrs in Zukunft 300 Millionen Franken pro Jahr mehr beitragen sollten. Die Benutzer des öffentlichen Verkehrs haben ihren Teil geleistet, währenddem die Belastung der Automobilisten seit vielen Jahren nicht mehr angestiegen ist.

Ganz merkwürdig finde ich es auch, wenn die Initianten sagen, der Verkehr leiste 9,5 Milliarden Franken Beiträge, und dabei die Mehrwertsteuer mit einrechnen. Mehrwertsteuer bezahlen wir auf allen Produkten, mit einem tieferen oder einem höheren Satz. Es ist wahrscheinlich noch keinem Bäcker in den Sinn gekommen, die Mehrwertsteuer wieder in seine Backstube zurückzufordern – bloss weil die Mehrwertsteuer aus seinem Produkt generiert wurde. Die Mehrwertsteuer ist eine Steuer, die vorbehaltlos geschuldet wird und dann zuhanden unserer Bundesbedürfnisse eingesetzt wird. Deshalb ist es auch nicht statthaft, die Mehrwertsteuer ausgaben hier mit einzurechnen.

Aufgrund all dieser Überlegungen bin ich der Meinung, dass man die beiden Vorlagen sauber auseinanderhalten soll. Erstens soll man die Sache trennen, und zweitens – ich glaube, das habe ich nun lange genug erklärt – ist die Übung, die mit der Milchkuh-Initiative veranstaltet wird, für unsere Bundeskasse eine absolut untragbare Lösung.

**Janiak Claude (S, BL):** Die Initiative, die wir behandeln, ist ein Frontalangriff auf die bei verschiedenen Abstimmungen vom Volk abgesegnete koordinierte Verkehrspolitik des Bundes. Es geht, wir haben es gehört, um die Verwendung der Mineralölsteuer, die wie jede andere Steuer grundsätzlich voraussetzungslos geschuldet ist. Seit bald hundert Jahren gewährt der Bund den Kantonen Beiträge für Strassenbau und -unterhalt. Früher sprach man von Benzinzoll-, heute spricht man von Mineralölsteuererträgen. Seit über 55 Jahren steht die teilweise Zweckbindung in der Verfassung. Es kam dann die Möglichkeit des Treibstoffzollzuschlags hinzu. Seit 40 Jahren ist dieser unverändert. Die seit der Totalrevision der Bundesverfassung gültige verfassungsrechtliche Grundlage von Artikel 86 und die Änderungen in den Absätzen 3 und 3bis sind in den beiden vergangenen Jahrzehnten vom Volk stets komfortabel beschlossen worden; insbesondere auch die Regelung, dass nur die Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer für die Aufgaben verwendet werden, die in diesem Artikel stipuliert sind. Wir haben es gehört: In anderen Ländern ist es nicht so, dass ein Teil zweckbestimmt ist. Bei Annahme der Initiative würden rund 1,5 Milliarden Franken, die bislang zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben im Bereich des Verkehrs oder in anderen Bereichen zur Verfügung standen, dem Bundeshaushalt bereits am Tag nach der Annahme fehlen.

Ich möchte es noch einmal sagen: Die Initiative widerspricht der vom Volk wiederholt und zuletzt bei der Fabi-Vorlage bestätigten koordinierten Verkehrspolitik. Sie foutiert sich auch um die Löcher, welche sie im Bundeshaushalt hinterlassen würde. Ich muss Ihnen gestehen, dass mich die Hearings in der Kommission erschüttert haben. Wir hatten es nicht mit Nobodys zu tun, sondern mit Exponenten, die mit dem politischen Geschäft vertraut sind – sie hatten keine Antworten auf die Fragen aus der Kommission zur Kompensation der wegfallenden Mittel; es kamen keine Antworten auf die Frage nach der Kompensation von Steuerausfällen. Und von Kompromissbereitschaft war rein gar nichts zu spüren.

Deshalb ist eine Verlinkung mit dem erwähnten NAF sinnlos. Der NAF ist eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds. Künftig sollen auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen über den Fonds bezahlt werden. Zudem soll der NAF Reserven bilden können. Ein Kollege hatte Recht, als er in der Kommission sagte, dass wir bei einer gleichzeitigen Beratung der Geschäfte die Getriebenen der Initianten wären. Sie würden dann sagen, wie der NAF auszusehen hat, damit ein Rückzug der Initiative allenfalls infrage käme. Das war bei der Fabi-Vorlage und der damals im Raum stehenden Volksinitiative des VCS grundlegend anders.

Die Initiative geht gegen die Bundeskasse und in der Folge gegen die Kantonskassen vor. An Letzteres sollten auch wir

im Ständerat speziell denken. Sie erschwert bzw. verunmöglicht – es ist auch schon gesagt worden – die Bemühungen zur Stärkung des Unternehmensstandorts, welche dem Bund im Rahmen der Unternehmenssteuerreform III Mittel abverlangen werden. Sie würde dort zu Einsparungen führen, wo diese kurzfristig möglich sind – auch das haben wir schon gehört und wissen es auch bestens –: bei Bildung und Forschung, beim öffentlichen Verkehr, bei den Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr beispielsweise – das sollte uns als Kantonsvertretern auch wichtig sein –, bei der Landesverteidigung und bei der Landwirtschaft. Das war in der Vergangenheit bekanntlich nicht möglich, und das wird auch in Zukunft kaum möglich sein.

Die Volksabstimmung vom vergangenen Sonntag hat meines Erachtens etwas deutlich aufgezeigt: Das Volk will keine Blackboxes, keinen Kahlschlag beim Bundeshaushalt, jedenfalls so lange nicht, als nicht klar ist, wo und wie die Ausfälle kompensiert werden.

Ich bitte Sie deshalb, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Savary** Géraldine (S, VD): Dans sa formulation tant en français qu'en italien ou en allemand, cette initiative a le grand mérite d'être extrêmement claire et lisible puisqu'il est question que les produits d'un impôt lié et d'une redevance liés à la route soient affectés à la route. En ce qui concerne le contenu, je dirai: «Circulez, il n'y a rien à voir!»

Cette initiative populaire aurait des conséquences assez graves selon les membres de la commission qui proposent de recommander son rejet, car, en cas d'acceptation, la population serait touchée. D'une part, elle exclut le financement croisé qui est à la base des programmes de développement des infrastructures publiques et autoroutières et, d'autre part, elle prive la Confédération de 1,5 milliard de francs de recettes, ce qui a été très longuement évoqué.

Ces conséquences sont à mes yeux et selon la majorité de la commission totalement inacceptables. Le financement croisé a été accepté à de multiples reprises lors de votations populaires. Monsieur Germann a dit qu'il avait soutenu le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) afin de démontrer sa volonté de soutenir tant le financement des transports publics que celui des autoroutes. Vous n'êtes pas le seul, Monsieur Germann, à avoir soutenu le FAIF puisqu'une très large majorité de la population suisse a accepté ce projet. Si cette initiative populaire était acceptée, ce sur quoi vous et la population vous êtes prononcés serait de facto saboté. Nous devrions ainsi revenir tant sur les projets FAIF que sur Rail 2000 et nous devrions reprendre de zéro le financement futur du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Ce qui fait le génie helvétique pour ce qui concerne le financement des infrastructures publiques et autoroutières serait totalement menacé par cette initiative populaire.

Cela a été dit aussi, l'acceptation de l'initiative représenterait 1,5 milliard de francs de recettes en moins pour la Confédération. Et c'est clairement dit dans le message – et Madame la conseillère fédérale Widmer-Schlumpf le confirmera sans doute: l'impact sur des investissements de la Confédération serait absolument catastrophique, dans le domaine de la formation et de la recherche, dans celui des infrastructures, dans celui de l'aide au développement, dans le domaine agricole, etc. Des pans entiers des politiques publiques seraient ainsi menacés.

Et j'interpellerai à nouveau Monsieur Germann: nous nous prononcerons demain sur les plafonds de dépenses pour l'encouragement de la culture. Vous avez déposé une proposition de renvoi au Conseil fédéral parce que vous considérez que 65,1 millions de francs supplémentaires pour la culture sur quatre ans, c'est trop. Or, dans le cas présent, on serait privé de facto de 1,5 milliard de francs pour le budget de la Confédération. Dans ces questions, il faut faire une pesée des intérêts, soit entre celui de la collectivité et celui des automobilistes.

L'impression que j'ai eue en commission lors de la discussion avec les représentants des milieux routiers et, en parti-

culier, avec les initiants est qu'il est très difficile de trouver un terrain d'entente avec ces milieux. On peut considérer qu'on n'est évidemment pas toujours d'accord sur le fond quant à l'avenir et au développement des infrastructures en Suisse, mais la commission a démontré, à moult reprises, qu'il y avait des espaces de discussion, que le dialogue était possible, et que les défenseurs du rail étaient aussi les défenseurs de la route. En effet, plus l'infrastructure ferroviaire est développée, plus la circulation est facilitée et le trafic fluide.

Ce dialogue est donc possible en commission. Tous les projets que nous avons approuvés ces dernières années démontrent que cette capacité de dialogue est réelle et qu'elle porte ses fruits. Sur ce dossier, comme d'ailleurs sur celui de la vignette, je constate à mon grand regret que les milieux routiers ne font preuve d'aucune volonté de trouver un compromis et qu'ils ne sont pas disposés à faire des propositions. La marge de manoeuvre pour trouver une solution alternative à leur initiative est presque égale à zéro. Monsieur Theiler a dit qu'il fallait être constructif dans ce dossier. Je suis d'accord dans l'absolu d'être constructive, mais je ne vois ni comment ni à partir de quelles propositions on pourrait construire quelque chose.

C'est pour cette raison aussi que la commission a considéré qu'il fallait régler le problème posé par cette initiative populaire, comme l'ont dit mes préopinants. A nos yeux, il faut recommander son rejet et se mettre ensuite au travail dans le cadre du programme FORTA. On pourra alors discuter et chercher des solutions tant pour le financement que pour les projets.

Je ne crois pas – et c'est visiblement aussi l'opinion de la majorité de la commission – que ce type d'initiative permettra à un génie de la politique des transports de sortir de sa lampe magique.

Je vous invite à recommander le rejet de cette initiative populaire et à considérer que les projets pour le développement des agglomérations, de la route et pour le financement des infrastructures devront être discutés et approuvés en toute indépendance.

**Rechsteiner** Paul (S, SG): Der Bundesrat hat die schlagenden finanzpolitischen Argumente gegen die Initiative aufgezeigt. Das Resultat der Initiative wäre ja nichts anderes als eine Aufblähung der Strassenrechnung auf der einen Seite, und zwar sogar in einem Ausmass, dass es Verwendungsprobleme gäbe, und eine schwere Beeinträchtigung der Bundesfinanzen in der Grössenordnung von rund 1,5 Milliarden Franken pro Jahr auf der anderen Seite; das mit den entsprechend negativen Folgen für die Bevölkerung.

Zu kurz gekommen – einerseits beim Bundesrat, aber auch hier in der Debatte – sind die verkehrspolitischen Argumente gegen die Initiative. Sie sind doch ganz erheblich. Die Initiative würde zu einer Rückverlagerung der Schwerpunkte der Verkehrspolitik in Richtung privaten Motorfahrzeugverkehr führen. Wir müssen uns bewusst sein, dass die damit angestrebte, neue Bevorzugung des Strassenverkehrs jeder verkehrspolitischen und umweltpolitischen Vernunft widersprechen würde. Wir brauchen für unser Verkehrssystem klar sowohl die Strasse wie auch die Schiene. Wer aber jetzt das Rad der Zeit zurückdrehen und wieder einseitig, wie das in den Sechziger-, Siebziger- und Achtzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts der Fall war, auf die Strasse setzen möchte, muss sich bewusst sein, was das für unser Land heissen würde.

Die Anhänger der Milchkuh-Initiative klagen oft über die Kosten, mit denen der Strassenverkehr belastet werde. Aber wer sich den Fakten nicht verschliesst, sieht, dass der motorisierte Strassenverkehr in den letzten 25 Jahren in Bezug auf die realen Preise nicht teurer geworden ist. Jetzt kommen aktuell seit einiger Zeit noch die tiefen Erdölpreise dazu. Diese mögen ja wirtschaftlich im Moment wie ein kleines Konjunkturprogramm wirken. Verkehrspolitisch führte das aber alles dazu, dass der Strassenverkehr im Ergebnis noch billiger geworden ist. Genau das Gegenteil gilt leider für den öffentlichen Verkehr. Tarifrunde folgt auf Tarifrunde.

Die Kosten für den öffentlichen Verkehr sind in den letzten 25 Jahren massiv gestiegen.

Der Preis für ein Retourbillet auf der Strecke Bern–Zürich hat sich in diesen Jahren beispielsweise fast verdoppelt. Hier, bei den stark gestiegenen Preisen für die Benützung des öffentlichen Verkehrs, haben wir in der Schweiz inzwischen ein gröberes Problem. Das stellt ja auch der Preisüberwacher fest, der in einer jüngeren Studie festgestellt hat, dass der Schienenverkehr gegenüber dem Strassenverkehr seit 1990 in finanzieller Hinsicht klar an Boden und damit an Attraktivität verloren hat. Sicher haben wir auf der Schiene und im öffentlichen Verkehr generell heute ein wesentlich besseres Angebot als früher, aber die Tarife sind für viele Leute zu einem Problem geworden. Der positive Effekt der seinerzeitigen Einführung des Halbtaxabonnements ist heute weitgehend verpufft. Erinnern wir uns daran, dass erst 1987 die Erfindung des Halbtaxabos – es kostete damals 100 Franken – dazu geführt hat, dass die Bahntarife für viele wieder erschwinglich wurden.

Heute gibt es wiederum Handlungsbedarf bei den Kosten des öffentlichen Verkehrs, nicht beim motorisierten Strassenverkehr, denn wir wollen ja, dass der öffentliche Verkehr für die breite Bevölkerung erschwinglich bleibt. Wir wollen in der Schweiz nicht feststellen müssen, dass die Benützung von Zügen für Leute mit schmalem Portemonnaie nicht mehr erschwinglich ist und sie deshalb im Fernverkehr auf Busse umsteigen, wie es in Frankreich derzeit geschieht. Das ist eine groteske Entwicklung, die wir im Auge behalten müssen.

Schliesslich ist in dieser Debatte ja schon daran erinnert worden – von Herrn Bieri vor allem –, dass auch die Benutzer des Strassenverkehrs ein Interesse an einem gutfunktionierenden öffentlichen Verkehr haben müssen. Damit ist noch gar nicht von den riesigen ungedeckten externen Kosten des Strassenverkehrs durch Umwelt-, Klima-, Lärmbelastung und Unfälle gesprochen worden. Nach den Berechnungen des Bundes macht das ja doch rund 10 Milliarden Franken pro Jahr aus. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist immer noch der effizienteste Umweltschutz. Umgekehrt folgt daraus, dass eine stärkere Förderung des motorisierten Strassenverkehrs, wie sie die Milchkuh-Initiative anstrebt, auch eine grössere Umweltbelastung nach sich ziehen würde.

Wir stehen erneut vor grossen verkehrspolitischen Weichenstellungen. Das Volk hat bei Fabi mit eindrücklichem Mehr der Förderung des Schienenverkehrs, des öffentlichen Verkehrs zugestimmt. Bevor wir jetzt mit dem NAF über die Strassenfinanzierung sprechen – wobei es richtig ist, auch diese auf eine längerfristig haltbare und tragfähige Grundlage zu stellen, muss jetzt der Entscheid zur Milchkuh-Initiative fallen. Und vorher müsste sinnvollerweise auch über die zweite Gotthardröhre entschieden werden. Dort wird der Entscheid hinausgeschoben und verzögert; wir haben aber jetzt nicht die Verkehrsministerin hier, sondern die Finanzministerin.

Es ist wichtig, dass diese verkehrspolitischen Weichenstellungen – zweite Gotthardröhre, aber vor allem auch Milchkuh-Initiative – vorgenommen werden, bevor über den NAF entschieden wird, so, wie das der Kommissionsprecher ausgeführt hat. Dann ist klar, wie die Verhältnisse sind.

Wenn die Anhänger der Milchkuh-Initiative so sicher wären, dass sie gewinnen, dann müssten sie uns auf diesem Weg folgen. Ich meine, es ist umgekehrt: Das Volk hat klar Ja gesagt zu den Vorlagen des öffentlichen Verkehrs; bei einer weiteren Förderung des Motorfahrzeugverkehrs waren die Entscheide bisher anders. Ich bin der Meinung, das wird auch bei der zweiten Gotthardröhre und bei der Milchkuh-Initiative so sein.

Zusammenfassend und als Fazit: Bringen wir also die Kuh vom Eis! Je schneller das geschieht, desto schneller haben wir Klarheit über die künftige Verkehrspolitik für die Strasse.

**Högli Werner (V, GL):** Auch für mich ist klar, dass sich ein Staat irgendwie finanzieren muss, und das geht nicht nur über direkte Steuern, sondern braucht auch andere Erträge,

denn alleine können und wollen ja die einkommensstarken Privaten und die gewinnträchtigen Unternehmen dieses Landes den Staat auch nicht finanzieren. Es braucht also Konsumsteuern jeglicher Art.

Für mich ist also nicht unbedingt zwingend, auf Teufel komm raus ganzheitlich Finanzströme aus der Bundeskasse in die Strassenfinanzierung umzuleiten. Aber ich würde es nicht verstehen, wenn aus machtkämpferischen Überlegungen zwischen Strasse und Schiene auf eine Auslegeordnung im Rahmen der Behandlung der Milchkuh-Initiative verzichtet würde, nicht um der Initiative willen, sondern weil mit der NAF-Vorlage sowieso gleichzeitig die zukünftige Strassenfinanzierung und deren Umfang zum Beschluss anstehen. Also macht es doch nicht nur Sinn, sondern ist geradezu ein Gebot der Stunde, die grosse Auslegeordnung zu machen, abzuwägen und dann eine gute Vorlage zu verabschieden. Wird die Milchkuh-Initiative nicht zurückgezogen, kann man nach seriöser Parlamentsarbeit beim NAF offen und transparent dem Volk gegenüberreten und die politischen Lösungen begründen. Der Ball bleibt dann aber in unseren Händen bzw. in unseren Füßen, und wir bestimmen das Spiel so viel eher. Wenn wir die Milchkuh-Initiative einzeln laufen lassen, nimmt sie eine Eigendynamik an und wird viel unberechenbarer.

Man glaubt, man könne dem Volk die allenfalls finanzpolitischen Unwägbarkeiten der Initiative dann schon erklären. Ich wäre vorsichtig, denn da liegt in den Augen des einfachen Mannes bzw. der einfachen Frau beim Bund selber einiges im Argen. Manches stösst ihnen sauer auf. Ich denke da an die immer wiederkehrenden Hiobsbotschaften im IT-Bereich, wo Hunderte von Millionen von Franken in den Sand gesetzt wurden, an die immer teurere Bürokratisierung auf Staatsebene, wo täglich neue Stellen geschaffen werden, an die geplante Energiewende, die zwar schön geredet wird, aber Hunderte von Millionen von Franken kostet, die letztlich auch wieder vom Volk und von den Unternehmen zu tragen sind, oder aber auch an die doch recht ansehnlichen Summen, die wir heute für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen. Da können Sie sich mit finanzpolitischen Argumenten vonseiten des Bundes, gerade bei der autofahrenden Bevölkerung, eventuell nur wenig Gehör verschaffen. Für sie ist die heute zum Teil bald unzumutbare Stausituation viel entscheidender.

In diesem Zusammenhang eine Bemerkung an Kollege Bieri: Auch finanzpolitisch gibt es verschiedene Wege, die nach Rom führen. Man kann also nicht jeden, der eine andere Strategie als der Bundesrat hat, als finanzpolitisch Unverständigen verkennen – ohne das jetzt zu werten. Seien Sie also vorsichtig mit der Absicht, die Milchkuh-Initiative im Sinne des Bundesrates jetzt förderlich zu beerdigen. Geben Sie uns die Chance, im Sinne einer guten Lösung für die Strasse die NAF-Vorlage in der Kommission und dann auch im Rat zu behandeln und dann gleichzeitig über die Milchkuh-Initiative zu befinden.

Bei einer vorzeitigen Behandlung schafft die Milchkuh-Initiative sicher Klarheit, wie das der Kommissionspräsident gesagt hat, aber eventuell nicht in die Richtung, die die Gegner wünschen. Ich meine, es wäre weise und hätte auch mit einer fairen Gleichbehandlung der Fabi-Vorlage und der Strassenvorlage zu tun, wenn die NAF-Vorlage behandelt wird und wir dann über die Milchkuh-Initiative befinden. Ein altes Sprichwort heisst: Der Krug geht zum Brunnen, bis er bricht. Fordern Sie diese Weisheit nicht aus falsch verstandenem «Klassenkampf» zwischen Schiene und Strasse heraus. Folgen Sie bitte dem Antrag der Minderheit auf Rückweisung der Vorlage an die Kommission.

**Graber Konrad (CE, LU):** Ich bin gegen diese Initiative, weil sie vorab verspricht, was sie nicht halten kann. Milchkühe sind sehr sympathische Tiere, die auch einen wertvollen Rohstoff liefern. Die Initiative selber ist aber ein Etikettenschwindel, es handelt sich eher um einen Blutegel, der dem Bund jährlich 1,5 Milliarden Franken absaugt. Oder noch besser: Es handelt sich um ein Kuckucksei, das uns die Initianten hier legen. Ist das Ei einmal ausgebrütet, wird der

Kuckuck andere Bereiche eines funktionierenden Staates aus dem Nest werfen. Das geht deutlich aus Seite 9642 der Botschaft hervor. Sowohl der Kommissionspräsident als auch Herr Bieri haben thematisch darauf hingewiesen, um welche Bereiche es gehen würde, wenn man ein entsprechendes Sparprogramm für die Kompensation dieser 1,5 Milliarden Franken lancieren müsste.

Ich habe im Zusammenhang mit der Behandlung des Postulates Bieri 14.3105, «Milchkuh-Initiative. Von welchem Bauern frisst die Kuh das Gras?», den Bundesrat ersucht, nicht nur die Bereiche anzugeben, in denen die Mittel eingespart werden müssen, sondern diese Bereiche dann möglichst auch noch mit Zahlen zu konkretisieren. Ich danke dem Bundesrat, dass er diesem Wunsch nachgekommen ist. Konkret heisst das, wie wir auf Seite 9642 der Botschaft sehen, dass folgende Bereiche anzugehen wären, wenn man irgendein Sparprogramm auf den Tisch legen würde: Bei den Beziehungen zum Ausland wären es 150 Millionen Franken, bei der Landesverteidigung 250 Millionen Franken, bei der Bildung und Forschung 350 Millionen Franken, bei der sozialen Wohlfahrt 50 Millionen Franken, beim Verkehr – vor allem beim Regionalverkehr, was dann die Kantone treffen würde – 250 Millionen Franken, bei der Landwirtschaft und der Ernährung 200 Millionen Franken. Das sind die Wirkungen dieser Initiative. 20 Prozent der schwach gebundenen Ausgaben gehen an die Kantone und führen zu Folgeverdrängungen. Das heisst, auch die Kantonsfinanzen wären von dieser Initiative massiv betroffen. Das war wahrscheinlich der Grund dafür, Herr Bieri hat es erwähnt, weshalb die Finanzdirektorenkonferenz sich sehr stark gegen diese Initiative einsetzte.

Herr Rechsteiner hat auf den Gotthard-Strassentunnel hingewiesen. Wir haben bei der Behandlung dieses Geschäftes hier auch über die Finanzierung dieses Tunnels diskutiert, und wir haben sogar einen Rückweisungsantrag behandelt, dem aber nicht stattgegeben wurde. Ich habe damals in der Debatte darauf hingewiesen, dass eine zweite Röhre zehn Jahre lang den Mineralölsteuerzuschlag von 6 bis 7 Rappen benötigen wird – 6 bis 7 Rappen. Interessanterweise geht man jetzt im Vorschlag des Bundesrates zum NAF von 5 bis 7 Rappen aus. Man macht also keine Kombination mit dem Gotthard-Strassentunnel, weil es dafür ja einen Fonds gibt. Aber die Zusammenhänge sind natürlich offensichtlich. Und ich bin, wie Herr Rechsteiner, wirklich der Ansicht, dass diese Fragen – Gotthard-Strassentunnel und Milchkuh-Initiative – nun diskutiert und dem Volk vorgelegt werden müssen, denn je nach Antwort ergibt sich eine ganz andere Ausgangslage. Wenn Sie dem Gotthard-Strassentunnel zustimmen, wird die Finanzierung neu geregelt werden müssen. Wenn Sie umgekehrt der Milchkuh-Initiative zustimmen, können Sie noch zwei, drei weitere Tunnels durch die Alpen bohren: Es wird zu viel Geld vorhanden sein, um eine vernünftige Strassenpolitik zu betreiben.

In Ihrer Kommission wurde vonseiten der Strassenverbände sehr starker Druck aufgesetzt. Das Motto war, und das hat sich durchgezogen wie ein roter Faden: Entweder Sie behandeln die Volksinitiative zusammen mit der NAF-Vorlage, oder wir werden die Milchkuh-Initiative bis zur Abstimmung zu hundert Prozent unterstützen. Irgendein Zeichen einer Bereitschaft, die Initiative im Falle einer vernünftigen NAF-Vorlage zurückzuziehen, konnte ich daraus beim besten Willen nicht ablesen. Die Mehrheit Ihrer Kommission hat sich dieser Erpressung – ich empfand es als Erpressung – nicht gebeugt.

Nun zur Frage der gleichzeitigen Behandlung: Ich bin der Auffassung, dass das Initiativkomitee die Eckwerte der NAF-Vorlage kennt. Und das Initiativkomitee muss jetzt entscheiden, ob es die Initiative aufrechterhalten will, ja oder nein. Man könnte vonseiten des Initiativkomitees auch einen Gegenvorschlag verlangen. Die Debatte um die gleichzeitige Behandlung kommt mir vor wie eine Forderung nach einem Gegenvorschlag. Aber wenn die Strassenverbände einen Gegenvorschlag verlangen, dann müssen sie auch sagen, wie dieser Gegenvorschlag aussehen müsste. Auf eine entsprechende Frage an die Strassenverbände in den

Hearings – wie müsste der NAF aussehen? – hat man sich verschlossen gezeigt. Man hat einfach gesagt: «Behandelt jetzt die Volksinitiative und den NAF gleichzeitig; nach der Behandlung des NAF werden wir dann mitteilen, was wir mit der Initiative tun.» So wurde, wie gesagt, eine sehr erpresserische Wirkung erzeugt. Und das hilft natürlich im Gegensatz zur Fabi-Vorlage, wo wir wussten, dass die Initianten bereit waren, die Initiative zurückzuziehen, nicht, eine andere Möglichkeit zu finden, als das Volk über diese Initiative entscheiden zu lassen. Wenn wir die Initiative gleichzeitig mit der NAF-Vorlage diskutieren, wird das passieren, was Herr Janiak gesagt hat: Die Initianten werden die NAF-Vorlage diktieren.

Noch zwei, drei Worte zur Finanzpolitik – ich bin nicht Mitglied der Finanzkommission, aber zwei, drei Eckwerte sind mir aus früheren Diskussionen bekannt –: Wenn nicht alles täuscht, werden wir aufgrund tieferer Steuereinnahmen nächstens mit einem Sparpaket grösserer Ordnung – man spricht von wahrscheinlich mindestens einer Milliarde Franken – konfrontiert sein. Wir sprechen bereits heute von einer Milliarde, die wir irgendwie unter Dach und Fach bringen müssen.

Die Familien-Initiative wurde am letzten Sonntag abgelehnt; von dorthin wird keine Belastung kommen. Aber mir scheint es staatspolitisch schon etwas speziell zu sein, wenn man sagt, für die Familie habe man kein Geld, aber für die Finanzierung von zusätzlichen Strassenprojekten, die sehr wichtig sind, die Bundeskasse plündert und 1,5 Milliarden Franken herausnimmt; die anderen Bereiche können das dann finanzieren.

Ein weiterer Punkt ist die Unternehmenssteuerreform III. Ich denke, es besteht ein breiter Konsens, dass diese Steuerreform ein zentrales Projekt ist. Sie ist sehr zentral für die Wirtschaft in den nächsten Jahren. Sie wird aber auch Ausfälle von mindestens einer Milliarde Franken zur Folge haben. Wir haben in der Kommission in der Anhörung die Wirtschaftsverbände – den Gewerbeverband, Economiesuisse – konkret gefragt, wo sie die Prioritäten setzen würden; man kann ja nicht Milliarden sparen, man muss sich auf das Wesentlichen konzentrieren. Die Aussage war klar: Unternehmenssteuerreform III, aber die Milchkuh-Initiative ist uns auch etwas sympathisch. Das war keine Sternstunde der Anhörung der Wirtschaftsverbände. Aus meiner Sicht hat die Unternehmenssteuerreform III absolute Priorität. Da müssen wir schauen, dass wir in der nächsten Zeit die Möglichkeit haben, die Ausfälle, die damit verbunden sind, irgendwie zu kompensieren.

Gemäss der NAF-Vorlage, deren Eckwerte heute bekannt sind – das wurde heute nicht gross angesprochen –, wird die Autoimportsteuer von heute jährlich 400 Millionen Franken in die Strassenrechnung verlagert. Der Bundesrat hat eigentlich ohne Not bereits Hand geboten: 400 Millionen Franken hat er auf den Tisch gelegt. Das ist praktisch ein Viertel oder ein Drittel von dem, was die Initianten fordern.

Ich frage mich, was geschieht, wenn die Initiative abgelehnt wird; das ist eine Frage, die sich vor allem auch die Initianten stellen müssen. Wenn die Initiative, die zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt zulasten der Strassenfinanzierung fordert, abgelehnt wird, wird sich bei nüchterner Betrachtung die Frage stellen: Was tun wir mit dem Angebot des Bundes betreffend Autoimportsteuer von 400 Millionen Franken? Ist dieses dann immer noch mehrheitsfähig, oder müsste man das wieder neu diskutieren?

Wenn der NAF-Vorschlag so, wie er heute in den Eckwerten steht, in der KVF Ende April behandelt wird und im Sommer, mindestens im Ständerat, bereits beschlossen werden kann und wenn die Behandlung dieser Vorlagen auch im Nationalrat abgeschlossen sein wird, sind die Initianten gefordert. Sie müssen sich dann Überlegungen dazu machen, ob das nicht Grund genug wäre, die Initiative zum gegebenen Zeitpunkt zurückzuziehen.

Wenn wir die Geschichte nun aber in die Kommission zurückgeben, gibt das keinen Mehrwert. Die Diskussion wird die gleiche sein. Die Kommissionsmitglieder werden fragen: Was wäre den Initianten recht, was müsste in diesem NAF-

Gegenvorschlag stehen? Genau diese Situation ist unerträglich, und sie wird auch zu keiner Antwort führen. Wir haben diese Frage gestellt, wir haben keine Antwort gekriegt. Man hat gesagt: «Macht mal, tut mal, und wir werden dann entscheiden, was wir mit unserer Initiative tun.» Das war die Atmosphäre in der Kommission.

Ich muss Ihnen sagen, dass ich auch aufgrund dieser Ausgangslage der Meinung bin, dass wir hier nun zu einem Entscheid kommen sollten. Die Initiative ist abzulehnen. Die NAF-Vorlage ist im Rahmen der verabschiedeten Eckwerte gemäss Fahrplan zu behandeln. Die Initianten sind dann einzuladen, ihre Volksinitiative zurückzuziehen.

**Fetz Anita (S, BS):** Ich bin überzeugt, dass wir der Bevölkerung erklären können – und das auch tun werden –, dass diese Initiative vollkommen – vollkommen, Herr Kollege Hösli – übers Ziel hinauschießt.

Die Initiative segelt ja unter dem wunderbaren Namen «Milchkuh-Initiative». Den Titel finde ich einerseits völlig abwegig und andererseits komplett zutreffend. Warum?

Völlig abwegig ist der Name, weil bei den Kantons- und Gemeindestrassen mehrheitlich die nichtautomobilen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die «Kühe» sind, die für den Strassenverkehr «gemolken» werden. Ich habe extra ein Referat von Kollege Germann, der ja Präsident des Schweizerischen Gemeindeverbandes ist, nochmal angeschaut, das er vor rund einem Jahr gehalten hat. Darin sagte er: «Dies bedeutet, dass ein grosser Teil der Mittel für Gemeindestrassen nicht aus Strassengeldern stammen.» Kein Wunder, dass Kollege Germann innerlich gar nicht von seinem Antrag überzeugt ist, die Initiative sei zur Annahme zu empfehlen. Er weiss nämlich ganz genau, dass die Kantons- und Gemeindestrassen mehrheitlich von den nichtautomobilen Steuerzahlern finanziert werden. Die Ausgaben dort betragen über 5 Milliarden Franken, welche die Kantone und Gemeinden zu tragen haben. Dem stehen laut Strassenrechnung nur rund 2,3 Milliarden Franken an Einnahmen aus den kantonalen Motorfahrzeugsteuern gegenüber; das ist nicht einmal die Hälfte. Dann kommen noch 400 Millionen Franken an Bundesbeiträgen dazu, dies alles, nachdem man bereits einen Abschlag von 20 bis 30 Prozent für Traktoren oder den Langsamverkehr gemacht hat. Daran würde die Initiative nichts ändern.

Es ist also nicht so, dass der Strassenverkehr von den Automobilisten ganz grosszügig und überdurchschnittlich stark finanziert würde. Nein, die Motorfahrzeugsteuern decken nicht einmal die Hälfte der Ausgaben. Es ist also ein Märchen. Das wollte ich hier einmal aufzeigen, darum ging es mir. Und das kann man den Leuten auch so aufzeigen. Es ist ein Märchen, dass der Autoverkehr die Milchkuh von Gemeinden, Kantonen und des Bundes sei. Das ist schlicht und einfach nicht zutreffend. Insofern ist der Titel der Initiative irreführend und abwegig.

Komplett zutreffend ist der Titel Milchkuh-Initiative aber andererseits, weil auch eine Milchkuh gefüttert werden muss, im Fall der Schweiz bekanntlich immer mit Subventionen, und zwar in gewaltiger Höhe. Auf Ebene der Kantone und Gemeinden ist genau dies der Fall. Der automobiler Verkehr wird dort massiv subventioniert, und alle, auch diejenigen, die kein Auto haben, bezahlen ihn über ihre Steuern und subventionieren damit die Strassen. Das Märchenhafte dieser Erzählung können wir im Abstimmungskampf – falls es denn dazu kommt – den Leuten durchaus aufzeigen.

Die Initiative will trotzdem 5 Prozent der nichtzweckgebundenen Ausgaben auf die Seite des motorisierten Strassenverkehrs ziehen. Die Ausfälle im Bundeshaushalt – und hier spreche ich als Mitglied der Finanzkommission – müssten mit einem Sparprogramm von 1,5 Milliarden Franken kompensiert werden. Und ich muss ehrlich sagen, Kollege Graber, Sie haben es auf den Punkt gebracht: Da kann man nur von Blutegelein reden. Der Vergleich gefällt mir ausgezeichnet. Sie wissen, wir werden eh auf ein gröberes Sparprogramm zusteuern, aus all den Gründen, die schon genannt worden sind. Dann werden diejenigen, die das Geschäft jetzt zurückweisen bzw. die Initiative unterstützen, den Leuten er-

klären müssen, warum wir bei der Bildung sparen und dafür in Beton investieren, also in Strassen, warum wir bei der Landesverteidigung werden sparen müssen. Sie haben gestern grosszügig die Weiterentwicklung der Armee durchgewinkt. Das ist für mich okay. Aber das geht dann nicht mehr mit 5 Milliarden Franken. Ein Sparprogramm wird auch bei der Landesverteidigung ansetzen müssen. Sie werden dann bei der Landwirtschaft sparen müssen. Ich höre es schon, wie man dort aufheult und sagt: Aber sicher nicht bei uns, wir sind die wirklichen Kühe der Nation! Also Sie sehen, es wird eine ganze Reihe von wichtigen Aufgaben bluten müssen, nur weil hier ein paar Strassenverbände nicht rechnen können und behaupten, dass die Automobilisten mehr zur Strassenfinanzierung beitragen, als ihnen selber zugutekommt.

Ich bin auch für eine faire Strassenfinanzierung, aber die Initiative will das Gegenteil. Die Initianten können entweder nicht rechnen, oder sie wollen bewusst täuschen; beides zeugt nicht von Seriosität. Ich bin überzeugt, dass man das der Bevölkerung auch aufzeigen könnte, falls es dereinst nötig sein würde.

**Eberle Roland (V, TG):** Es wird Sie kaum erstaunen, dass ich mich zu diesem Geschäft äussere, obwohl ich nicht in der entsprechenden Kommission bin, steht doch das Schicksal meiner Motion 13.4186, «Zukunft des Netzbeschlusses», noch in den Sternen. Ich hätte es sehr begrüsst, wenn die Milchkuh-Initiative, der NAF und der Netzbeschluss gemeinsam, in einem Paket, behandelt worden wären. Ich bin mir bewusst, dass die Annahme der Milchkuh-Initiative durch das Volk einen massiven Eingriff ins Gleichgewicht des Bundesfinanzhaushaltes darstellen würde. Umso mehr bin ich beunruhigt, wenn man ohne zuverlässige und fundierte Aussagen von Bundesrat, Kommission und Parlament zur Zukunft des NAF und des Netzbeschlusses in einen allfälligen Abstimmungskampf ziehen müsste.

Ich beurteile, im Gegensatz zu verschiedenen Votantinnen und Votanten, die Gefährlichkeit der Milchkuh-Initiative als sehr gross. Wenn aber ausschliesslich finanzpolitisch argumentiert werden wird, dann bin ich nicht sicher, ob wir uns damit nicht den falschen Finger verbinden. Das Parlament hat sich in Bezug auf die Stimmung im Volk bekannterweise verschiedentlich getäuscht. Ich denke, diese ewige Diskussion um die Frage, wer jetzt was im Bereich des öffentlichen und des Individualverkehrs bezahlt, hinterlässt Spuren. Machen wir nur weiter so, fliegen wir weiter über den Wolken, ohne auf den Boden zu sehen. Ich denke, die Scherbenhaufen wird es später geben, das Augenreiben wird dann im dümmsten Fall später stattfinden; vielleicht täusche ich mich ja in meiner Beurteilung der Stimmung im Volk bezüglich dieser Abzocke der Automobilisten. Da nützen auch die schönen Worte von Frau Fetz nicht viel.

Die Kantone sind gehalten, eine koordinierte Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sind Raumentwicklungsprojekte nur zu verantworten, wenn die Hauptverkehrsachsen zuverlässig festgelegt sind. Das war eigentlich der Inhalt des Netzbeschlusses. Ebenso offensichtlich ist, dass die Kantone Planungssicherheit benötigen, um einer weiteren unkontrollierten Zersiedelung unseres Landes effektiv entgegenwirken zu können. Von der bundesrätlichen Weigerung, den Netzbeschluss trotz positiver Beschlüsse beider Räte rasch in Kraft zu setzen und nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen – wobei selbstverständlich auch die Kantone und die Automobilisten in Bezug auf eine moderate Vignettenerhöhung gefordert sind –, sind folgende Kantone betroffen: Neuenburg, Bern, Jura, Basel-Stadt, Baselland, Aargau, Zürich, Glarus, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden, Tessin und Wallis.

Überall dort sind Aspekte des Netzbeschlusses nicht in Kraft. Wir haben dort grosse Planungsunsicherheit, und es gibt keine verbindlichen Aussagen. Wie erkläre ich der Thurgauer Stimmbewohner die Weigerung des Bundesrates, den uns betreffenden Teil des Netzbeschlusses, nämlich un-

sere Thurtal-Strasse, auszubauen? Wie erkläre ich das der Bevölkerung im Zusammenhang mit der Milchkuh-Initiative, wenn ich keine Ahnung habe, wohin die Reise führt? Denn der Netzbeschluss, der mittlerweile fünfzigjährig ist, wartet immer noch auf die Realisierung.

Ich hätte gewünscht – deshalb unterstütze ich den Rückweisanspruch der Minderheit Theiler –, dass die verschiedenen Themen, die wir heute bereits sehr breit diskutiert haben, integral beurteilt würden und wir so eine fundierte, handfeste Argumentation in den Abstimmungskampf mitnehmen könnten. Ich bin überzeugt, dass die Kommission in der Lage wäre, ein gutes Resultat zu entwickeln. Ich bin überzeugt, dass die entsprechenden Argumente gefunden würden, um die Milchkuh-Initiative inhaltlich zu entleeren, und dass deshalb eine saubere Alternative auf den Tisch käme. Ich bin überzeugt, dass wir hier eine tragfähige Lösung finden, wenn der Wille da ist und wir uns überlegen, wer welche Anteile bezahlt – jeder Automobilist ist ja auch Bahnfahrer, und jeder Bahnfahrer bezahlt auch Steuern und umgekehrt. Auch die Initianten werden realisieren, dass damit eine bessere Lösung auf dem Tisch des Hauses ist und so die Initiative zurückgezogen werden könnte. Ich würde mich von den Initianten nicht erpressen lassen. Wenn wir nicht realisieren, dass wir Probleme zu lösen haben, dann haben wir ein Problem in diesem Haus und in der Kommission. Wir haben Probleme. Wenn wir glauben, wir könnten diesen Kampf quasi auf diesen Initiativkampf verschieben, dann machen wir unsere Aufgaben nach meinem Dafürhalten nicht so, wie es von uns erwartet werden dürfte.

Auch der NAF ist nicht gratis zu haben – dazu habe ich bis jetzt kein Wort gehört. Was machen wir mit der Finanzierung des NAF? Wie viel kostet das Ganze? Sind wir bereit, diese Gleichheit wie bei Fabi zu schaffen? – Herr Bieri, Sie können den Kopf schon schütteln, Sie müssen einfach aufpassen, dass er Ihnen nicht abfällt. Ich habe lieber eine Gesamtbeurteilung, mit einem Resultat, mit Argumenten. Ich hätte dann auch die Überzeugung, dass man das Stimmvolk in Bezug auf die Milchkuh-Initiative – sollte sie nicht zurückgezogen werden – mit sauberen Argumenten überzeugen könnte.

Ich erlaube mir doch, noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Mobilität halt einen Preis hat, im öffentlichen und im Individualverkehr. Seit 1960 hat sich die Abgabenlast des gesamten Strassenverkehrs, Frau Fetz – ich erläutere das gerne auch hier –, versechsfacht; ob mit oder ohne Verfassungsgrundlage, spielt keine Rolle: Es geht um Geld, es geht um Aufwendungen, es geht um Beträge, die letztlich der Kaufkraft oder der Volkswirtschaft zugunsten des Staates und unserer Staatsaufgaben entzogen werden. Ich habe auch gar nichts dagegen. Diese Fiskalleistungen von Transport, Gewerbe und Automobilisten betragen rund 12 Milliarden Franken, wenn man alles rechnet. Jetzt kann man da verschiedene argumentieren und sagen, es sei nicht korrekt, wenn man die Mehrwertsteuer mit einrechnet, aber das ist gar nicht relevant: Die Ausgaben sind da, das ist einfach so. Wir haben eine Mineralölsteuer, und wir haben den Zuschlag auf diese, wir haben die Vignette, wir haben die Motorfahrzeugsteuer, wir haben die Mehrwertsteuer. Die Motorfahrzeugsteuer finanziert einen grossen Teil der kantonalen Strassen; mindestens in unserem Kanton haben wir einen solchen Fonds. Da müsste Basel-Stadt vielleicht einmal über die Bücher gehen, wenn das nicht so wäre. Wir haben die Automobilsteuer auf den Importen, und wir haben nicht zuletzt auch eine LSVA, die unsere Volkswirtschaft pro Jahr mit rund 2 Milliarden Franken belastet. Ich sage nicht, dass das falsch ist; ich sage nur, dass das Leistungen sind, die aus dem Individualverkehr und aus dem Strassenverkehr kommen, und diese 12 Milliarden schleckt weder eine Milchkuh noch eine Geiss weg.

Wo ist der Gegenwert für diese 12 Milliarden Franken? Ist es tatsächlich so, dass wir heute ein Gleichgewicht zwischen der Bahn- und der Strasseninfrastruktur haben? Wir haben ein Bevölkerungswachstum, das wegen einer Fehlbeurteilung des Parlamentes zu einem anderen, speziellen Abstimmungsergebnis geführt hat: Wir waren alle der Meinung,

dass die Masseneinwanderungs-Initiative nicht angenommen würde. Wir haben uns aber getäuscht. Das sind Fakten, und wir müssen uns dieser Wirklichkeit stellen. Wir können doch nicht so tun, als gäbe es diese Problemstellungen nicht! Und die Stautunden – sie wurden erwähnt – sind auch eine Wirklichkeit.

Dass ein sehr grosser Teil all dieser Abgaben vonseiten der Automobilisten und des Schwerverkehrs letztlich für andere Zwecke als den Strassenverkehr verwendet wird, ist auch eine Tatsache, ob mit oder ohne Rechtsgrundlage. Es ist klar, dass bei uns alles auf einer Rechtsgrundlage basiert, aber es ist tatsächlich so, dass uns eine transparente Auslegung in dieser Thematik vor einem massiven Problem bewahren würde, sollte diese Initiative angenommen werden. Ich bin persönlich nicht so sicher, dass wir hier ohne fundierte fachliche und sachliche Argumente die Bevölkerung davon überzeugen können, dass diese Milchkuh-Initiative abzulehnen sei.

Die Gleichbehandlung von Strasse und Schiene ist ein ewiges Diskussionsthema. Ich bin doch erstaunt, Herr Bieri, über Ihre Argumentation. Bei Fabi haben Sie sich nicht gewehrt als Finanzpolitiker, als wir von 3 Milliarden auf 6,4 Milliarden Franken aufgestockt haben. Wir haben auch eine entsprechende Gegenfinanzierung beschlossen: Wir haben in diese Finanzierung ein Mehrwertsteuer-Promille eingebaut, das diese Finanzierung mit den 600 Millionen Franken pro Jahr über die nächsten zehn Jahre sicherstellt.

Aber es ist ein Faktum: Wir müssen auch im NAF eine entsprechende Überlegung anstellen. Man sollte nicht so tun, wie wenn hier jetzt ein grosser Krieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern entstünde. Die Gleichbehandlungsthematik gehört eben auch in die Überlegung bezüglich Treu und Glauben. Man hat damals bei der Fabi-Diskussion sehr viel versprochen, auch in Bezug auf den Individualverkehr. Ich bitte Sie, mit einer seriösen Kommissionsarbeit die Argumente zu liefern, die es ermöglichen, der Bevölkerung tatsächlich aufzuzeigen, wo die Schwerpunkte in Bezug auf die Finanzierung der nötigen Infrastrukturen im Strassenbereich zu liegen kommen.

Das sind meine Bemerkungen. Ich bitte Sie, den Rückweisanspruch Theiler anzunehmen. Sollte dieser Antrag nicht durchkommen und sollte sich die Kommission weigern, diese Arbeit zu leisten – ich gebe es zu, es wird eine schwierige Arbeit sein –, müsste ich mich nolens volens für die Annahme der Milchkuh-Initiative aussprechen.

**Engler Stefan (CE, GR):** Die finanz- und verkehrspolitischen Zusammenhänge und Abhängigkeiten dieser Vorlage haben verschiedene Votantinnen und Votanten bereits erläutert. Ich habe die Initiative auch als Vertreter des ländlichen Raums studiert und beurteilt und komme zu folgendem Schluss: Sie liegt auch mit Blick auf die Regionalpolitik und den Grundversorgungsauftrag quer in der Landschaft, und sie trüge in vielfacher Hinsicht zu einer weiteren Entsolidarisierung zwischen Stadt und Land bei. Ich fürchte nämlich – und das wird in der Botschaft auch explizit ausgeführt –, dass mitunter das Berggebiet und das ländliche Gebiet stark von den Auswirkungen einer Annahme betroffen wären, namentlich im Bereich des regionalen Personenverkehrs, und dies auf der Bahn wie auf der Strasse. Der grössere Teil des öffentlichen Verkehrs findet bekanntlich auf der Strasse und nicht auf der Schiene statt. Nochmals: das ländliche Gebiet im Speziellen müsste damit rechnen, dass Leistungsabbau und Angebotskürzungen die Folgen wären. Wenn ich weiter in der Botschaft lese, dass unter den übrigen Aufgabengebieten, die mit Kürzungen zu rechnen hätten, beispielsweise die Regionalpolitik erwähnt wird und damit die Möglichkeiten und Instrumente der neuen Regionalpolitik, dann die Standortförderung und auch der Tourismus genannt werden, wird das zusätzlich und ganz speziell das Berggebiet und das ländliche Gebiet treffen. Unter diesem Gesichtspunkt wäre es aus Optik des ländlichen Gebietes ein Risiko, dieses finanzpolitische Abenteuer einzugehen.

Ich möchte Kollege Eberle erwidern: Wir werden uns im Zusammenhang mit der Strassenbotschaft und dem NAF-Kon-

zept des Bundesrates darüber unterhalten können, wie viel wir uns an zukünftigem Strassenausbau leisten wollen und können sowie woher die Finanzierung kommt. Ich bin bereit, mit Ihnen, Herr Kollege Eberle, in diesem Zusammenhang nochmals die Frage des Netzbeschlusses aufzuwerfen, zusammen auch mit den Kantonen, die möglicherweise hierfür auch einen Beitrag zu leisten hätten. Die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette dürfte ja kaum ein zweites Mal zur Diskussion stehen. Auch frage ich mich als Vertreter des ländlichen Gebietes, warum das NAF-Konzept des Bundesrates zwar den Verkehr in den Agglomerationen umfasst, nicht aber die Hauptstrassen. So gibt es verschiedene Themen, bei denen wir uns wiederfinden werden.

Um noch auf das Bild der Milchkuh zurückzukommen, zitiere ich dazu gerne den früheren deutschen Finanzminister Franz Etzel, der festgestellt hat, der Staat sei keine Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken werde. Dem gibt es an und für sich nichts mehr beizufügen.

**Theiler** Georges (RL, LU): Ich erlaube mir zwei, drei Bemerkungen und dann eine Erklärung zu meinem heutigen Abstimmungsverhalten.

Wenn ich jetzt höre, das alles sei ein finanzpolitisches Desaster, man plündere die Bundeskasse und die Initiative sei ein Kuckucksei, dann muss ich – ich bin auch in der Finanzkommission – Folgendes sagen: Die Leute der Finanzkommission messen da mit verschiedenen Ellen. Bei der Unternehmenssteuerreform III geht es dann auch um diese Dimensionen. Habe ich bei der Initiative, die am letzten Sonntag abgelehnt wurde, aus dieser Ecke gehört, dass es eine Katastrophe sei und dass ein finanzpolitisches Debakel resultiere? Davon habe ich nie etwas gehört. Auch vom Bundesrat habe ich nichts gehört – ja, in der «Arena» schon – aber nicht in der Botschaft. Man hat in der Botschaft nicht aufgelistet, was man alles streichen muss. Es ist okay, bei dieser Vorlage darauf hinzuweisen, dass 1 Milliarde Franken eine grosse Kompensation bedeuten, aber ich bitte doch, von den erwähnten Ausdrücken Abstand zu nehmen, insbesondere dann, wenn man sie bei seinen eigenen Initiativen nicht verwendet.

Weiter gibt es eine Analogie zu Fabi, zur VCS-Initiative. Es wurde davon gesprochen, wir seien von den Initianten in der Kommissionssitzung erpresst worden. Ich war in der Kommission auch dabei und kann sagen, dass das nicht stimmt. Die Initianten der Milchkuh-Initiative haben genau das Gleiche gemacht wie der VCS. Sie haben mit irgendwelchen Zugeständnissen bis zum Schluss zugewartet. Selbstverständlich haben auch dort Diskussionen stattgefunden. Herr Graber, ich weiss nicht, ob ein solch grosser Graben zwischen Ihnen, Herrn Lombardi und Frau Häberli besteht. Frau Häberli und Herr Lombardi waren bei der TCS-Diskussion auch dabei. Wenn man etwas über den Graben miteinander spricht, dann merkt man doch, dass sich mindestens der TCS in die richtige Richtung bewegt. Gerade der TCS möchte ja auch, dass wir jetzt diese Rückweisung beschliessen. Warum sprechen Sie nicht mehr über den Graben miteinander? Von Erpressung kann also keine Rede sein.

Jetzt wurde uns auch noch der Vorwurf gemacht, es liege kein Gegenvorschlag vor. Ja, das stimmt. Wir müssen aber auch noch keinen haben. Die künftige Diskussion in der Kommission oder auch die Diskussion hier im Rat kann dann ergeben, ob wir einen direkten oder einen indirekten Gegenvorschlag machen oder ob wir halt gar keinen machen und diese Dinge parallel laufen lassen. Wir müssen doch jetzt nicht eine fertige Lösung auf dem Tisch haben.

Herr Graber hat dann aber eine ganz interessante Frage gestellt, auf die ich noch eingehen möchte: Was passiert, wenn die Milchkuh-Initiative abgelehnt wird und wir parallel dazu den NAF gemäss Bundesrat überweisen, der die Automobilsteuern enthält? Was passiert dann? Ja, Herr Graber, das ist genau die Frage, die Sie klären können, wenn Sie dem Rückweisungsantrag meiner Minderheit zustimmen! Dann können Sie die Vorlagen parallel diskutieren; dann kann man über die Vorlagen parallel entscheiden; dann ist die Ausgangslage klar, denn dann haben Sie entweder ein Nein zur

Milchkuh-Initiative, oder Sie haben den NAF. Und ich sage es noch einmal: Der NAF hat, wenn er vernünftig daherkommt, die grösseren Chancen als die Milchkuh-Initiative.

Jetzt noch etwas zum Berggebiet, Herr Engler: Ich habe viel Verständnis für das Berggebiet. Mich stört es auch, dass im NAF der Netzbeschluss noch nicht enthalten ist. Aber genau das können wir erreichen, wenn Sie dem Rückweisungsantrag meiner Minderheit zustimmen! Dann können wir zuerst über die Inhalte sprechen – analog zu dem, was wir bei Fabi gemacht haben. Aber jetzt soll diese Analogie plötzlich nicht mehr gelten, jetzt ist alles nicht mehr logisch, was damals völlig logisch und selbstverständlich war? So können wir diskutieren: Wie hoch muss die Finanzierung sein? Wann muss sie kommen? Wie muss sie kommen? Dieses Vorgehen ist für mich so logisch, dass ich einfach nicht verstehen kann, dass dagegen so viele Widerstände vorhanden sind.

Jetzt komme ich zu meiner persönlichen Erklärung: Ich bin natürlich im Clinch. Wenn der Rückweisungsantrag durchkommt, dann kann ich es relativ locker nehmen. Aber wenn er nicht durchkommt: Ja, was mache ich dann mit der Milchkuh-Initiative? Ich werde heute genau das machen, was ich sonst nie mache: Ich werde mich der Stimme enthalten. Ich habe das schon in der Kommission gemacht. Warum? Aus einem vernünftigen Grund: Wenn ich nicht weiss, was im NAF drin ist, kann ich doch heute nicht sagen, die Milchkuh-Initiative sei gar nichts wert. Wenn die NAF-Vorlage gut daherkommt, werde ich die Milchkuh-Initiative ablehnen, wenn die NAF-Vorlage aber schlecht daherkommt, werde ich die Milchkuh-Initiative unterstützen. Aber heute sage ich zu diesem Thema noch nichts.

**Imoberdorf** René (CE, VS), für die Kommission: Ich habe nur noch eine Bemerkung zu den Motionen Fournier 14.3152, «National bedeutsame Strasseninfrastruktur. Gesamtschau der Erweiterung und Finanzierung», und Eberle 13.4186, «Zukunft des Netzbeschlusses», die sich ja auf den Netzbeschluss beziehen: Diese beiden Motionen wurden der Kommission zur Vorprüfung zugewiesen, und zwar im Zusammenhang mit dem NAF. Wir werden das an der entsprechenden Sitzung tun und Sie dann informieren, ob wir die Motionen annehmen oder nicht oder ob wir sie im Rahmen der Beratungen über den NAF sistieren. Dies als Information zu den beiden Motionen Fournier und Eberle.

**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Wir diskutieren heute über die Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» – man nennt sie auch etwas anders. Bei «fairer Verkehrsfinanzierung» muss man sich fragen, was eine faire Verkehrsfinanzierung ist, was wir darunter verstehen. Wir haben uns im Bundesrat sehr intensiv damit auseinandergesetzt, auch wenn die Botschaft – ich hoffe, das ist in Ihrem Sinn – nicht so ausführlich ist, wie es die Diskussionen im Bundesrat waren.

Meine Legitimation, hier gegen diese Initiative anzutreten, wurde nicht infrage gestellt, aber angesprochen. Es geht hier um eine reine Finanzierungsvorlage. Oder anders gesagt: um eine Umverteilung von Finanzmitteln. Es ist eine Initiative zur Umverteilung von Finanzmitteln. Daher ist das eine Angelegenheit des Finanzdepartementes. Hier besteht denn auch ein entscheidender Unterschied zur Diskussion über Fabi, über die damalige Initiative, bei der es auch um die Frage gegangen ist: Was wird wie finanziert? Wie viel wollen wir, was wollen wir, was wird womit finanziert? Das ist hier nicht der Fall. Hier geht es nur darum, dass man Mittel umverteilen will. Das ist natürlich in erster Linie auch eine Frage des Finanzhaushalts des Bundes.

Herr Ständerat Theiler sagt, ich hätte mich bei anderen Initiativen nicht so mit den Finanzen auseinandergesetzt – das sehen diejenigen, die am Sonntag die Abstimmungen verloren haben, etwas anders. Ich kann Ihnen auch sagen: Wir haben gerade bei der Steuerbefreiung der Kinder- und Ausbildungszulagen darauf hingewiesen, dass der Bund ein Minus von 250 Millionen Franken gehabt hätte. Das ist aber hier eine andere Grössenordnung, da sind wir uns wahrscheinlich einig. Hier geht es darum, dass im Bundeshaus-



halt jährlich wiederkehrend 1,5 Milliarden Franken fehlen würden. Ich denke also, dass die Schuhnummer eine etwas andere ist.

Natürlich wäre es aufgrund der Volksinitiative «Familien stärken! Steuerfreie Kinder- und Ausbildungszulagen» auch bei den Kantonen zu Mindereinnahmen gekommen. Auf Bundesebene hätten wir ein Minus von 250 Millionen Franken gehabt. Hier hätten wir ein Minus von 1,5 Milliarden Franken. Mit der Annahme der Initiative müsste die Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen, also diese 1,5 Milliarden Franken, die heute für andere Aufgaben des Bundes zur Verfügung stehen, für Zwecke des Strassenverkehrs gebunden werden. Natürlich müsste dieser Betrag der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugewiesen werden. Das heisst, diese Mittel stünden nicht für den Haushalt zur Verfügung.

Dann kommt die Frage: Was tut man, um diese 1,5 Milliarden Franken zu kompensieren? Es wird ja niemand sagen, das belasse man nun einfach so. 1,5 Milliarden Franken schlagartig zu kompensieren ist eine grosse Herausforderung. Sie kennen die Diskussionen, da gibt es Möglichkeiten auf der Einnahmenseite und auf der Ausgabenseite. Ich würde es aber, abgesehen von den sich ergebenden verfassungsrechtlichen Problemen, als nicht sehr originell erachten, Ihnen einen Vorschlag zu unterbreiten, die direkte Bundessteuer, die Gewinnsteuer seien zu erhöhen, und gleichzeitig eine Unternehmenssteuerreform vorzulegen, mit der wir die Gewinnsteuern senken. Das dürfte nicht auf grosse Akzeptanz stossen.

Ich erachte es auch nicht als richtig, Massnahmen hinsichtlich der Mehrwertsteuer vorzusehen. Sie haben die Mehrwertsteuer schon für Verschiedenes gebraucht, und wir werden sie nicht zuletzt auch noch für die Altersvorsorge 2020 brauchen. Für alles können wir sie jedoch nicht verwenden. Abgesehen davon gibt es eine verfassungsrechtliche Frage: Die Obergrenze der direkten Bundessteuer und die Obergrenze der Mehrwertsteuer sind in der Verfassung festgeschrieben. Um diese Finanzierungsgefässe verwenden zu können, wäre also eine Verfassungsabstimmung notwendig. Sie können sich vorstellen, wie lange das geht. Zwischenzeitlich müssten wir gleichwohl gegenfinanzieren. Wir könnten nicht zuwarten, bis die Verfassungsbestimmung irgendwann einmal angenommen oder abgelehnt würde. Diese 1,5 Milliarden Franken müssen Sie gegenfinanzieren!

Da wir der Auffassung sind, dass auch bei anderen Gefässen von Fiskaleinnahmen des Bundes das Potenzial für substantielle Erhöhungen in diesem Umfang nicht vorhanden ist, landen wir dann eben bei den Ausgaben. Das haben wir Ihnen im Sinne einer beispielhaften Aufzählung in der Botschaft auch dargelegt. Wir haben auch dargelegt, dass eigentlich nur schwach gebundene Ausgaben infrage kommen, bei denen man Kürzungen direkt umsetzen könnte. Die Bundesausgaben belaufen sich auf 70 Milliarden Franken. Kürzungen müssten wir etwa bei der Hälfte der Bundesausgaben vornehmen, bei denen es sich um schwach gebundene Ausgaben handelt. Es ginge hingegen nicht bei den Sozialversicherungsbeiträgen, bei den Einnahmeanteilen Dritter, bei den Zahlungen an den Finanzausgleich und bei der Rückverteilung von Lenkungsabgaben. Das wäre nur mittel- und langfristig möglich, aber nicht kurzfristig.

Welche Möglichkeiten bleiben da noch, um diese rund 1,5 Milliarden Franken einzusparen? Es sind die 30 Milliarden Franken an kurzfristig nicht gebundenen oder schwach gebundenen Ausgaben, die um durchschnittlich 5 Prozent gekürzt werden müssten. Solche Kürzungen führen immer wieder zur gleichen Diskussion: Welche Bereiche sind davon betroffen? Es sind die Bereiche Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr, Landesverteidigung und Landwirtschaft.

Herr Ständerat Graber hat auf die aktuelle Situation des Bundeshaushalts hingewiesen, Sie alle kennen sie inzwischen. Ursprünglich, noch im August des letzten Jahres, haben wir mit der Erwartung von strukturellen Überschüssen geplant. Ich habe Sie allerdings immer wieder darauf hingewiesen, dass sich durchaus noch eine Änderung ergeben könnte. Mir wurde daher gelegentlich auch vorgeworfen, ich

sei eine typische Finanzministerin und betreibe Schwarzmalerei. Ich habe immer gesagt: Das ist die Realität – es ist nicht eine Drohung, es ist nicht Schwarzmalerei, es ist die Realität. Die Realität ist jetzt die, dass wir ab dem Jahr 2016, wenn wir nichts machen, strukturelle Defizite haben werden. In den Jahren 2016 und 2017 werden dies strukturelle Defizite in der Höhe von über einer Milliarde Franken sein, und dies ohne Berücksichtigung der Frankenstärke und ohne Berücksichtigung dieser Initiative. Die drohenden Defizite sind vor allem dadurch begründet, dass die Einnahmen aus der direkten Bundessteuer – Gewinnsteuern und Steuern der natürlichen Personen – um 2,1 Milliarden Franken tiefer sein werden als geplant und dass wir auch bei der Mehrwertsteuer weniger Einnahmen haben werden, als wir gemeint haben.

Hierzu kann ich Ihnen auch gerade sagen: Der Bundesrat hat bereits beschlossen, direkt ein Sparprogramm umzusetzen, um das strukturelle Defizit im Jahre 2016 aufzufangen – oder besser gesagt ein Bereinigungsprogramm; es geht ja nicht effektiv um Sparen. Es wird nicht ein Rückgang gegenüber den Ausgaben von 2014 oder 2015 sein, sondern ein Rückgang gegenüber der Finanzplanung, und zwar um 1,36 Milliarden Franken. Das haben wir jetzt bereits in den Zahlen für das Budget 2016 drin. Dazu wird selbstverständlich noch das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket kommen, das wir Sie nach wie vor umzusetzen bitten. Dann werden eben die Auswirkungen der Frankenstärke dazukommen, und es kämen danach auch noch diese 1,5 Milliarden Franken dazu. Es ist wahrscheinlich nicht sehr realistisch zu meinen, wir könnten hier dann Bereiche wie Landwirtschaft, Verteidigung, Bildung und Forschung usw. aussparen. All diese Bereiche wären betroffen. Ich sage Ihnen das nicht, um zu drohen. Es ist die reine Realität – Sie kennen die Zahlen des Bundeshaushalts so gut, wie ich sie kenne.

Das heisst dann, mit anderen Worten, dass wir immer über die Milchkuh sprechen, die Gras frisst oder eben nicht Gras frisst. Ich kann Ihnen sagen: Das Gras, das die Milchkuh frisst, ist nicht «free lunch», sondern ziemlich kostspielig! Ich spreche jetzt nicht wieder von einem finanziellen und politischen Debakel, aber es ist so: Es würde uns in enorm grosse Schwierigkeiten bringen, und davor kann man jetzt nicht einfach die Augen verschliessen. Es wäre auch nicht die Aufgabe des Parlamentes, einfach die Augen davor zu verschliessen und zu sagen, es werde dann schon wieder gut.

Zum Minderheitsantrag: Ich möchte Sie bitten, diesen abzulehnen. Der Bundesrat hat sich intensiv mit der Frage der Verknüpfung mit den anderen Vorlagen auseinandergesetzt, auch wenn dann immer wieder gesagt wurde, das werde in der Botschaft nicht direkt abgebildet. Wir haben uns aber schon damit auseinandergesetzt, vor allem auch darum, weil sich die NAF-Vorlage eigentlich theoretisch oder formell als Gegenentwurf eignen würde: Es geht beide Male um Artikel 86 der Bundesverfassung. Wir sind aber klar der Auffassung, dass wir keine Verknüpfung machen sollten, und zwar weil wir möglichst rasch Klarheit darüber haben sollten, wie wir diesen ganzen Bereich finanzieren wollen. Wir müssen wissen, ob das tatsächlich nach dem Konzept der Initiative geschehen soll und ob wir in diesem Fall die erheblichen Auswirkungen, die diese Initiative hat, dann auch in Kauf nehmen würden. Ich habe Ihnen gesagt, welche Folgen sie haben würde.

Herr Ständerat Theiler, ich habe Ihnen bereits gesagt, dass diese Diskussion schon nicht ganz mit der Fabi-Diskussion vergleichbar ist: Da hatte man, auch vonseiten der Initianten, wirklich Handlungsspielraum. Ich habe aber bisher in den Diskussionen nicht einen Zentimeter Handlungsspielraum wahrgenommen.

Ich teile die Auffassung von Herrn Ständerat Bieri: Wir haben mit dieser Initiative nicht ein realistisches Verhandlungspfad, sondern wir haben einfach die Drohung: Entweder macht ihr das, was wir wollen, oder sonst setzen wir es dann durch! Das ist nicht eine gute Art, in Diskussionen einzusteigen.

Sie wollen nicht die Katze im Sack kaufen. Ich möchte Ihnen auch sagen: Wir haben am 18. Februar die NAF-Botschaft im Bundesrat verabschiedet, und Sie kennen die Eckwerte der NAF-Botschaft.

Herr Ständerat Germann, es trifft einfach nicht zu, dass wir nach der Fabi-Diskussion unser Wort nicht halten würden und nicht gleichwertige Systeme schaffen wollten. Es sind jetzt dann zwei Fonds, der Strassenfonds und ein Fonds für die Bahninfrastruktur. Sie sehen in der NAF-Vorlage, die am 18. Februar 2015 publiziert wurde, wie die Finanzierung läuft, nämlich durch die Zweckbindung der Automobilsteuer. Das heisst, dass eine bis jetzt voraussetzungslos geschuldete Abgabe, die in den Bundeshaushalt gegangen ist, neu an einen Zweck gebunden werden soll. Ich kann Ihnen sagen: Meine Freude hat sich in Grenzen gehalten. Aber ich habe dem selbstverständlich zugestimmt, weil es ein Paket ist, das man so auch durchbringen kann. Aber diese 400 Millionen Franken, die heute auch im Bundeshaushalt sind, gehen gemäss NAF-Vorlage dann in die Strasseninfrastruktur. Dann schlagen wir in einem ersten Schritt die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen vor, und ab 2020 sollen Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen in die Finanzierung einbezogen werden. Es ist also ganz klar: Sie werden ungefähr 800 Millionen Franken mehr für diesen Bereich haben, und wir weisen das auch aus. Insofern ist der Vorwurf, wir würden nicht das machen, was man bei der Diskussion der Fabi-Vorlage gesagt hat, nicht berechtigt.

Die gleichzeitige Diskussion der Initiative und der NAF-Vorlage wäre ja nur dann sinnvoll, wenn man damit rechnen könnte, dass die Initiative zurückgezogen würde. Ich habe aber keine Anzeichen dafür gesehen, dass die Initiative zurückgezogen wird. Das Endergebnis wäre dann also, dass Sie gleichzeitig die Initiative und die NAF-Vorlage hätten, was die Diskussion in der Bevölkerung dann auch nicht erleichtern dürfte.

Im Übrigen möchte ich einfach noch einmal darauf hinweisen, was Steuern eigentlich sind, ob es sich jetzt um Strassensteuern, Tabaksteuern oder Spirituosensteuern handelt: Steuern sind grundsätzlich voraussetzungslos geschuldete Abgaben; und wir binden sie dann. Im Bereich der Strasse hat man bereits ab 1920 einen gewissen Teil des Benzinzollertrages zweckgebunden, aber nur einen Teil; damals war es ein Viertel. Wir haben dann auf Verfassungsstufe weitere Zweckbindungen vorgenommen. Wir haben beispielsweise bei der Spirituosensteuer, die eigentlich auch voraussetzungslos geschuldet wäre – man könnte sagen, sie müsse auch wieder dem Alkoholbereich zukommen – eine Zweckbindung für die AHV beschlossen, ebenso bei der Tabaksteuer. Grundsätzlich dienen diese Steuern aber zur Erfüllung der Aufgaben, die der Staat hat. Das gilt für alle Steuern, das ist verfassungsrechtlich abgestützt. Insofern ist es auch nicht korrekt, von einem Entzug von Mitteln für die Strasse oder von etwas Ähnlichem zu sprechen.

Jetzt komme ich noch zur Frage der koordinierten Verkehrspolitik: Auch der koordinierten Verkehrspolitik, deren Zielsetzung wir alle immer wieder erwähnen und beschwören, meines Erachtens zu Recht, würde eine Annahme der Initiative diametral widersprechen.

Man kann heute natürlich nicht in Zahlen ausdrücken, wie sich die Initiative auswirken würde, aber sie hätte unübersehbare Konsequenzen. Wir haben in der Botschaft dargestellt, dass mit der Initiative der Betrieb, der Bau und der Unterhalt der Nationalstrassen finanziell bis mindestens 2030 gesichert wären, ohne dass die Nutzer dies über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages mitfinanzieren müssten. Auf der anderen Seite, beim öffentlichen Verkehr, ist es ganz klar, dass die Zugreisenden den Bahnausbau über höhere Billettpreise mitfinanzieren werden; sie werden sich daran beteiligen. Es muss unseres Erachtens also eine gleichlaufende Entwicklung sein.

In diesem Zusammenhang noch Folgendes: Herr Ständerat Eberle, Sie haben gesagt, in den letzten Jahren seien unter verschiedensten Titeln an die 12 Milliarden Franken von der Strasse bezahlt worden. Vergleichen Sie das Strassennetz von 1960 oder 1970 mit jenem von 2014! Vergleichen Sie

den heutigen Stand der Tunnels und der grossen Umfahrungen mit jenem von 1960. Dann sehen Sie schon, dass der Ausbau sehr viele Mittel gebraucht hat. Ich meine, man habe zu Recht sehr viel in die Strasse investiert – und zu Recht hat man auch sehr viel in die Bahn investiert. Ganz schlecht ist, wenn man Strasse und Schiene gegeneinander ausspielt oder ein Ungleichgewicht bei der Finanzierung und bei der Nutzermitfinanzierung schafft. Genau das würde aber geschehen, wenn Sie die Initiative annehmen würden.

Deshalb bittet Sie der Bundesrat, die Initiative und auch den Minderheitsantrag abzulehnen, sich dann aber im Rahmen des NAF für eine gute, gesunde Finanzierung auch der Strasse einzusetzen – der Bundesrat hat Ihnen einen Vorschlag gemacht.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

**Le président** (Hêche Claude, président): Nous votons sur la proposition de renvoi de la minorité Theiler.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Minderheit ... 19 Stimmen

Dagegen ... 24 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung»**

**Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports»**

*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

*Adopté*

**Art. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Germann*

... die Initiative anzunehmen.

**Art. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Germann*

... d'adopter l'initiative.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission ... 31 Stimmen

Für den Antrag Germann ... 4 Stimmen

(8 Enthaltungen)

**Le président** (Hêche Claude, président): L'entrée en matière étant acquise de plein droit, il n'y a pas de vote sur l'ensemble.

*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*

14.089

**Für eine faire  
Verkehrsfinanzierung.  
Volksinitiative**

**Pour un financement  
équitable des transports.  
Initiative populaire**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.15 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

*Antrag der Minderheit*

(Français, Binder, Fluri, Giezendanner, Huber, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Walti, Wobmann)

Rückweisung der Vorlage an die Kommission mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit dem Geschäft «Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Schliessung der Finanzierungslücke und Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen» (15.023) vorzulegen.

*Proposition de la minorité*

(Français, Binder, Fluri, Giezendanner, Huber, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie, Walti, Wobmann)

Renvoyer le projet à la commission avec mandat de le présenter au conseil en même temps que l'objet «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» (15.023).

**Le président** (Rossini Stéphane, président): Selon la décision du Bureau, nous procédons à un débat en catégorie

IIIb/IV sur la question du renvoi uniquement. Si la proposition de renvoi est rejetée, nous débattons de l'initiative populaire sur le fond. Nous traitons donc d'abord la proposition de la minorité Française, qui propose de renvoyer le projet à la commission.

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Am 23. März hat sich unsere Kommission mit der Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung», besser bekannt unter dem Namen «Milchkuh-Initiative», auseinandergesetzt. Das Volksbegehren verlangt, dass in Zukunft sämtliche Mineralölsteuern und deren Zuschläge ausschliesslich für die Strassenfinanzierung verwendet werden. Dem Bundeshaushalt würden dadurch 1,5 Milliarden Franken fehlen, und dies hätte Steuererhöhungen oder drastische Sparmassnahmen bei den übrigen Bundesaufgaben zur Folge.

Bekanntlich liegt die Vorlage für einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) für die zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur vor. Diese Vorlage, die eine Fondslösung vorsieht, wird im Moment in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates behandelt.

Wir diskutieren heute als Zweitrat über die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung». Der Ständerat behandelte die Initiative in der Frühjahrssession. Mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen ist er dem Antrag des Bundesrates gefolgt, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Mit 24 zu 19 Stimmen hatte er es vorgängig abgelehnt, die Vorlage gleichzeitig mit der bundesrätlichen Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds zu behandeln.

Auch in unserer Kommission wurde umfassend über eine Rückweisung diskutiert. Eine Kommissionsminderheit will die Initiative und den NAF gemeinsam behandeln. Es wird dabei mit dem sachlichen Zusammenhang zwischen den beiden Vorlagen argumentiert: Bei beiden Vorlagen geht es um die zukünftige Strassenfinanzierung. Auch will die Kommissionsminderheit damit den Druck auf den NAF aufrecht erhalten.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass seitens der Initianten keine verlässlichen Anzeichen für einen Kompromiss vorhanden sind. Die kompromisslose Haltung der Initianten sowie die Unvereinbarkeit der beiden Konzepte – Milchkuh-Initiative und NAF – bieten keine gute Ausgangslage für eine konstruktive, konsensfähige Lösung. So ist die Kommissionsmehrheit der Meinung, dass erst nach dem Volksentscheid zur Milchkuh-Initiative, mit einer bereinigten und klaren Ausgangslage, dem Souverän die neue Lösung zur Strassenfinanzierung vorgelegt werden soll.

So ist es wichtig, dass die Initiative möglichst bald zur Abstimmung kommt, damit die Initianten anschliessend zu einer sinnvollen und finanzpolitisch verantwortbaren NAF-Vorlage Hand bieten. Im Gegensatz zur Volksinitiative, welche nur eine Finanzierungslösung vorsieht, beinhaltet die NAF-Vorlage eine Fondslösung und ein strategisches Entwicklungsprogramm für den Nationalstrassenbau wie auch für die Mitfinanzierung der Hauptstrassen in den Kantonen.

Gerade auch von den Finanzpolitikern darf erwartet werden, dass sie nicht einfach einer einseitigen Verschiebung der finanziellen Mittel von 1,5 Milliarden Franken von der allgemeinen Bundes- in die Strassenkasse zustimmen. Es ist verantwortungslos, das Finanzierungsproblem bei den Nationalstrassen einseitig zulasten der anderen Aufgabenbereiche des Staates zu lösen, ohne zu sagen, wie das entsprechend entstehende Loch in der Bundeskasse gefüllt werden soll. Nennen wir das Kind beim Namen: Die Radikallösung der Milchkuh-Initiative würde unweigerlich zu einem grossen Sparpaket führen, sei es bei Bildung und Forschung, Landwirtschaft, Verteidigung, Kultur oder beim öffentlichen Verkehr.

Die Initianten lassen auch unerwähnt, dass beim NAF mehr Mittel aus der Bundeskasse vorgesehen sind. So sieht der Bundesrat in seiner Botschaft eine vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer für die Strassen vor, einer Steuer notabene, welche bis heute in die Bundeskasse fliesst. Es

geht dabei um 400 Millionen Franken. Das ist richtig so, da auch die Strassenbenutzer beim NAF ein wenig mehr bezahlen müssen. Eine vollständige Zweckbindung aller Strassenmittel ist jedoch schlicht und einfach zu radikal.

Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass die Milchkuh, auch wenn sie noch recht jung ist, ihren Dienst getan hat. Sie hat mit Bestimmtheit Druck auf die bereits vorliegende NAF-Vorlage ausgeübt und ihren Zweck erfüllt. Verabschieden wir uns von ihr, bevor die Milch inhaltlich zu Käse wird!

In diesem Sinne beantragt Ihnen die Kommission mit Stichentscheid der Präsidentin, den Rückweisungsantrag abzulehnen und die Initiative heute zu behandeln.

**Rime** Jean-François (V, FR): Monsieur Candinas, vous avez affirmé de façon péremptoire que les initiants n'étaient prêts à aucune discussion. Alors je vous demande de me dire avec qui vous avez discuté: en tout cas pas avec moi, qui fais partie du comité d'initiative. Est-ce que vous avez, par hasard, discuté avec des représentants de l'ASTAG ou avec ceux des associations qui défendent les intérêts des automobilistes?

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Die Kommission des Ständerates hat Anhörungen durchgeführt, wir haben die Unterlagen ja gesehen. Daraus geht hervor, dass wenig oder keine Kompromissbereitschaft vorhanden ist. Wer auch die Medienmitteilung der Initianten liest, die nach der Publikation der Botschaft herauskam, der sieht, dass man dort nicht bereit ist, bei der Mineralölsteuer Hand zu bieten, und dass man auch beim heutigen Anteil der Mineralölsteuer eine massive Erhöhung zugunsten der Strasse will. Indirekt sagt man also: «Entweder ihr gebt quasi ganz nach, oder wir sind nicht kompromissbereit.» Auch das Mail der Initianten, das wir gestern alle erhalten haben, zeigt klar, dass deren Bereitschaft zu einem Kompromiss eigentlich gleich null ist.

**Binder** Max (V, ZH): Herr Kollege Candinas, ich bin selber Mitglied dieses Initiativkomitees. Ich hatte eigentlich nie das Gefühl, dass wir eine kompromisslose Haltung an den Tag gelegt hätten. Ich möchte Sie aber dennoch fragen: Weshalb haben Sie nicht Hand zu einer parallelen Behandlung der Initiative und des NAF geboten, um damit auch die Gelegenheit zu geben, allenfalls den NAF als Gegenvorschlag auszugestalten? Sie haben dazu nicht Hand geboten.

**Candinas** Martin (CE, GR), für die Kommission: Natürlich habe ich dazu nicht Hand geboten! Wenn ich dazu Hand geboten hätte, wäre ich jetzt nicht hier und würde für die Kommissionsmehrheit sprechen.

Wir sind gegen diesen Rückweisungsantrag. Ich darf hier das Schreiben von Andreas Burgener, das die Kommissionsmitglieder vor der Beratung des Geschäftes erhalten haben, zitieren. Hier steht klar: «Dazu gehört insbesondere, dass keine Steuern zulasten der Strassenbenutzer erhöht oder neue Steuern eingeführt werden und der Anteil der Zweckbindung der Mineralölsteuer für die Strasse von heute 50 Prozent massgeblich erhöht wird.» Auch im Mail von gestern wird gesagt, man solle diesen Anteil aufrechterhalten, um eine Kompromisslösung zu finden. Aber eigentlich wird in keinem Punkt Hand zu einer Kompromisslösung geboten, und am Schluss entscheidet das Initiativkomitee.

**Nordmann** Roger (S, VD), pour la commission: J'interviens ici uniquement sur la proposition de renvoi de la minorité Française.

La majorité de la commission vous propose de traiter maintenant, comme deuxième conseil, cette initiative. Pourquoi? Le projet du Conseil fédéral d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), inscrit dans la Constitution, actuellement pendant devant la commission du Conseil des Etats, modifie le même article constitutionnel que l'initiative dite vache à lait, à savoir l'article 86. Dès lors, deux procédures sont envisageables.

Soit le peuple vote d'abord sur l'initiative dite vache à lait. C'est la stratégie que vous a proposée le Conseil fédéral, qui a été suivie par le Conseil des Etats et la majorité de notre commission. Une fois le résultat du vote populaire connu, probablement en février ou en juin 2016, les chambres pourront apporter la dernière touche au projet constitutionnel de fonds routier FORTA, qui sera ensuite soumis au peuple en 2017. Comme il est vraisemblable que le peuple rejettera l'initiative dite vache à lait, du fait de son caractère extrémiste, elle ouvrira la voie pour le débat populaire sur le fonds FORTA.

Soit le projet de fonds routier FORTA devient le contre-projet direct à l'initiative dite vache à lait. Au terme des délibérations du Parlement, le peuple devrait alors se prononcer le même jour sur l'initiative, le contre-projet et, le cas échéant pour les départager, sur la question subsidiaire.

Par contre, la procédure qui vous est soumise aujourd'hui par la proposition de la minorité Français, à savoir traiter en parallèle dans notre conseil les deux objets, mais sans les lier explicitement dans la procédure comme initiative et contre-projet à l'initiative, serait une absurdité. Elle ferait encourir le risque que le peuple approuve deux versions divergentes de l'article 86 de la Constitution, celle proposée par la présente initiative et celle qui sortira des débats sur le fonds routier.

Autrement dit, si vous adoptez aujourd'hui la proposition de renvoi de la minorité, la Commission des transports et des télécommunications n'aura finalement pas d'autre choix que de transformer le projet FORTA en contre-projet à l'initiative dite vache à lait, sinon on courrait le risque d'avoir deux versions de l'article 86 approuvées par le peuple et les cantons. De l'avis de la majorité, la minorité n'a pas réfléchi jusqu'au bout aux conséquences de ce renvoi, tel qu'il est proposé ici. Il fallait soit suivre la procédure du Conseil fédéral, soit franchement proposer d'accoupler le fonds autoroutier et l'initiative dite vache à lait. Toutefois, en commission, les sept partisans de l'initiative n'ont pas proposé cet accouplement, et les quinze opposants à l'initiative non plus.

Pourquoi, en définitive, personne n'a-t-il proposé cet accouplement, qui serait pourtant la conséquence de l'acceptation de la proposition de renvoi? C'est assez simple. Comme l'a expliqué Monsieur Candinas, les partisans de l'initiative n'étaient pas prêts à faire des concessions. Dans la discussion au Conseil des Etats, ils ont dit en substance qu'ils étaient d'accord de retirer l'initiative à la condition que le contre-projet reprenne le contenu de l'initiative. Ils n'ont donc pas proposé l'accouplement. Les opposants à l'initiative ne l'ont pas proposé non plus, parce que la créature qui naîtrait d'une telle union pourrait être assez monstrueuse. Et malheureusement, en politique, le diagnostic préimplantatoire n'existe pas!

Avec la procédure du double oui, le peuple pourrait être tenté de dire: «OK pour les constructions autoroutières, mais je n'ai pas envie de les financer!» et donc préférer l'initiative dite vache à lait au projet de fonds autoroutier du Conseil fédéral. Les conséquences d'une telle votation seraient dramatiques pour le reste des finances fédérales. Sans entrer sur le fond du débat, qui aura lieu tout à l'heure, il faudrait effectuer des économies pour un montant de 1,5 milliard de francs dans d'autres secteurs pour compenser l'argent qui ne rentrerait plus dans les caisses de la Confédération, par exemple 350 millions de francs dans la formation et la recherche, 250 millions de francs dans la défense nationale et 200 millions de francs dans l'agriculture. Ce n'est pas moi qui le dis, cela figure dans le message du Conseil fédéral.

En réalité, sous l'apparence d'un petit vote de procédure, la proposition de la minorité pourrait conduire à l'échec du fonds que propose le Conseil fédéral et à l'approbation d'une initiative populaire extrémiste ou tout simplement à l'échec des deux. C'est ce qui s'était passé avec l'initiative Avanti. Elle avait pourtant été retirée, mais le contre-projet qui avait été surchargé avait échoué devant le peuple il y a une dizaine d'années. Le risque de reproduire ce scénario est assez conséquent.

Je vous appelle donc à faire preuve de responsabilité en procédant pas à pas, en soumettant d'abord au vote l'initiative dite vache à lait pour clarifier ce front, puis en traitant seurement le projet du Conseil fédéral. C'est ce qu'a décidé le Conseil des Etats, à savoir débattre du fond de l'initiative, comme le prévoit notre ordre du jour, qui réserve suffisamment de temps à cet effet, puis voter sur la recommandation à faire sur cette initiative, comme le demandaient d'ailleurs les initiants il y a encore quelques semaines.

Il s'agit maintenant d'émettre une recommandation de vote au peuple et aux cantons. Je vous invite donc à refuser la proposition de la minorité Français, même si la décision de la commission était très serrée puisqu'elle a été prise avec la voix prépondérante de la présidente.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Geschätzter Kollege, sind Sie nicht auch der Meinung, dass Sie als Kommissionssprecher verpflichtet wären, hier die Wahrheit zu sagen? Ich meine die Wahrheit in folgendem Sinne: Sie wissen genau, dass die Initianten der Milchkuh-Initiative Kompromissbereitschaft signalisiert haben.

**Nordmann Roger (S, VD), für die Kommission:** Leider ist die Wahrheit schwer definierbar. Aber die Aussage der Initianten ist wenigstens in den Kommissionsprotokollen festgehalten, und zwar in den Protokollen des Hearings in der Kommission des Ständerates. Daraus geht ganz klar hervor, dass sie keine Kompromissbereitschaft gezeigt haben, was etliche Ständeräte ziemlich genervt hat, auch bürgerliche Ständeräte, weil sie gesagt haben: «Wie können wir zu einer Lösung kommen, wenn Sie keine Bereitschaft haben, die Initiative allenfalls zurückzuziehen?» Das hat die Ständeräte ziemlich genervt, und das liest man in den Protokollen. Insofern ist die Wahrheit wahrscheinlich jene in den Kommissionsprotokollen, Herr Amstutz.

**Giezendanner Ulrich (V, AG):** Sie haben die Urheber dieser Initiative als «Extremisten» bezeichnet. Sind Sie bereit, sich zu entschuldigen? Es geht um eine Volksinitiative, um ein demokratisches Recht – das ist eine Riesen-, Riesenfrechheit von Ihnen!

**Nordmann Roger (S, VD), für die Kommission:** Überhaupt nicht.

**Binder Max (V, ZH):** Herr Kollege Nordmann, Sie haben von der schwer definierbaren Wahrheit gesprochen. Ist es nicht so, dass Sie auf Ihrer Seite vielleicht die Befürchtung haben, dass Sie, wenn Sie einen Kompromiss eingehen würden, einen Kompromiss eingehen müssten oder könnten, der Ihnen nicht passt?

**Nordmann Roger (S, VD), für die Kommission:** Es ist schwierig zu sagen, was aus dieser Verkoppelung zwischen der Milchkuh-Initiative und der NAF-Vorlage wird. Da kann man keine Präimplantationsdiagnostik machen und wissen, was genau herauskommt. Es gibt eine historische Erfahrung: die Avanti-Initiative. Sie hat vor elf Jahren Anlass zu einem direkten Gegenvorschlag gegeben, der dann relativ strassenlastig war und im Verhältnis 2 zu 1 vom Volk abgelehnt wurde. Eine direkte Wiederholung dieses Verfahrens scheint nicht sehr zielführend zu sein, weil es sehr gut zu einer vollständigen Ablehnung der Vorlage, auch der bundesrätlichen Vorlage, kommen könnte, da sie dann unausgeglichen ist. Das Problem ist eben, dass man eine relativ ausgeglichene Vorlage erarbeiten muss, weil sie das doppelte Mehr braucht.

**Rickli Natalie Simone (V, ZH):** Herr Nordmann, ich möchte an die Frage von Herrn Giezendanner anschliessen. Sie äussern sich ja als Kommissionssprecher. Gab es einen Beschluss, oder wurde festgehalten, dass die Initianten «Extremisten» seien, oder können Sie uns sagen, wer in der Kommission die Initianten als «Extremisten» bezeichnet hat?

**Nordmann Roger** (S, VD), für die Kommission: Ich habe gesagt, dass der Inhalt extremistisch ist.

**Français Olivier** (RL, VD): Devons-nous ou ne devons-nous pas lier l'initiative «pour un financement équitable des transports», dite initiative dite vache à lait, au projet FORTA? Tel est le débat du jour – débat stratégique et débat politique. Ma réponse est clairement oui.

Il y a lieu de rappeler que ce n'est pas la première fois qu'une initiative s'impose dans le débat. En effet, il n'y a pas si longtemps, dans le cadre du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), nous avons tenu compte des pressions exercées par l'Association transports et environnement et nous nous sommes donné les moyens de trouver une solution, un compromis, en particulier au sein de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats.

Pourquoi refuser à celles et à ceux qui ont déposé l'initiative «pour un financement équitable des transports» ce que nous avons accordé à d'autres? Il est vrai que pour trouver un compromis, il faut la volonté réciproque de se mettre autour d'une table. Si l'on entend certains membres du comité d'initiative, puisque plusieurs d'entre eux veulent ouvrir le dialogue, alors saisissons la chance de le faire. Bien évidemment, en l'état, nous ne savons pas quelles sont les positions des associations qui forment le comité d'initiative. Il n'est pas non plus d'usage que les parties expriment leurs exigences en amont du processus.

Nous voulons garantir durablement le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération, tout comme nous avons pu obtenir un financement durable des infrastructures ferroviaires pour le projet FAIF. Il a été clairement établi que des fonds supplémentaires étaient nécessaires pour développer et entretenir le réseau des routes nationales et les projets d'infrastructure pour le trafic d'agglomération. Si l'initiative dite vache à lait se limite à la question du financement des infrastructures routières et si les plus fondamentalistes estiment que tout l'argent de la route doit rester acquis à la route, et par cela revoir la clé de répartition actuelle de l'argent collecté par le truchement de la taxe et de la surtaxe sur les huiles minérales, d'autres plus modérés estiment qu'il faut faire pression par l'initiative sur le Conseil fédéral et sur notre Parlement pour participer aux débats, essentiellement sur les modalités de perception, durant la négociation.

Le projet FORTA fera l'objet d'une votation populaire et il n'aboutira que si une très grande majorité des parties – partis politiques et associations – se mettent autour de la table pour négocier. Pour réussir, nous avons besoin du soutien de la majorité des organisations de défense des usagers de la route pour remporter la votation populaire. Aussi proposons-nous de faire un pas en direction des initiants, de faire évoluer le projet FORTA en partenariat avec le comité de l'initiative dite vache à lait.

Il y a lieu de rappeler que le projet FORTA est en cours de traitement au Conseil des Etats et que ce projet a trait au financement des routes nationales et des projets d'agglomération. Aujourd'hui, le projet FORTA ne satisfait pas les partis politiques et les associations. Ainsi, un large compromis doit être trouvé si l'on veut que ce projet soit accepté par le peuple.

Le projet FORTA a évolué entre la procédure de consultation et le dépôt pour son traitement par les chambres. Aussi, nous devons nous donner les moyens pour que ce projet continue son évolution, pour que l'on garantisse à terme le financement durable de nos infrastructures routières et d'agglomération, et pour que les études projetées, par exemple, pour le contournement de Morges et pour l'autoroute du Glattal zurichois, soient formellement inscrites dans le projet FORTA.

Ne pas soutenir ma proposition de minorité, c'est prendre le risque d'essuyer un échec devant le peuple sur le projet FORTA et ainsi de perdre au moins quatre années dans le dossier du financement durable des projets relatifs au trafic d'agglomération. Mais c'est aussi prendre le risque que l'ini-

tiative soit acceptée, et ceux qui pensent le contraire doivent se rappeler que nous avons durement perdu, dans tous – je le rappelle – les cantons, lors de la votation portant sur l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. La population attend de nous des solutions qui garantissent à nos infrastructures une plus-value à long terme.

Pourquoi devrions-nous refuser au comité d'initiative la possibilité de faire pression sur nous, les parlementaires, et sur le projet FORTA en particulier, alors que nous avons accepté en son temps que l'ATE fasse pression sur le projet FAIF? Les personnes à la base de l'initiative dite vache à lait sont tout aussi excessives que l'étaient celles de l'ATE, mais chacun avait alors fait un pas vers l'autre et nous avons trouvé une solution. Refuser de dialoguer avec les initiants reviendrait à durcir leur position lors du débat sur le projet FORTA.

Nous devons trouver un compromis. Si quelques membres du comité d'initiative refusaient le compromis, nous pourrions espérer qu'une majorité des associations décident de trouver la solution adéquate; alors, le projet FORTA ferait office de contre-projet à l'initiative dite vache à lait. Celle-ci et le projet FORTA abordent la même thématique, et l'on ne doit pas traiter ces deux objets en deux temps, comme le propose la majorité de la commission.

Si le conseil suit ma proposition de minorité, la population pourra voter sur les deux objets en même temps. Un tel scénario est certes ambitieux, mais la gauche, qui réclame à cor et à cri que les projets se développent par une démarche participative, devrait se satisfaire de cette proposition, car le peuple pourrait choisir: soit la variante du Parlement contre celle des initiants, soit, en cas d'insatisfaction, le rejet des deux projets.

Une votation ou le risque d'une votation donnerait plus de chance au projet FORTA dès lors que la majoration de la taxe sur l'essence serait fortement réduite, à condition bien sûr que d'autres propositions de financement, par la TVA, par exemple, soient débattues comme cela fut le cas lors du débat sur le projet FAIF.

Ma proposition de minorité a pour but de renvoyer le projet à la Commission des transports et des télécommunications afin qu'il soit traité au conseil en même temps que le projet FORTA. La proposition a été rejetée en commission, par 12 voix contre 12 avec la voix prépondérante de la présidente.

Je vous invite à soutenir ma proposition de minorité et ainsi à accepter le dialogue avec l'adversaire.

**Amherd Viola** (CE, VS): Die Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» hat zum Ziel, den für die Strasseninfrastruktur zu erwartenden Finanzierungsengpass abzuwenden. Sie setzt bei Artikel 86 der Bundesverfassung an, in dem es unter anderem um den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrassen, um die Förderung des Schienengüterverkehrs mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung sowie um Beiträge an die Kantone geht. Die Initiative sieht vor, die dafür nötigen Mittel durch die vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer auf Treibstoffen bereitzustellen. Der gesamte Reinertrag der Mineralölsteuer soll laut Initiative künftig für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden.

In Zahlen ausgedrückt heisst das: Heute sind 50 Prozent der Mineralölsteuererträge zweckgebunden. Das entspricht in absoluten Zahlen 1,5 Milliarden Franken pro Jahr für den Strassenverkehr. Die anderen 50 Prozent gehen in die allgemeine Bundeskasse und stehen somit für andere Aufgaben zur Verfügung.

Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat bei der Behandlung der Volksinitiative Anhörungen durchgeführt, an welchen Vertreterinnen und Vertreter des Initiativkomitees, der Kantone, der Verkehrs- sowie der Wirtschaftsverbände beteiligt waren. Die Kommission empfiehlt mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Ablehnung der Volksinitiative.

In der Kommission wurde auch ein Antrag diskutiert, welcher eine gemeinsame Behandlung von Milchkuh-Initiative und

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) verlangte. Dieser Antrag wurde mit Stichtentscheid der Präsidentin abgelehnt. Auf der vorliegenden Fahne finden Sie diesen Antrag als Antrag der Minderheit, welche die Rückweisung des Geschäftes an die Kommission verlangt, mit dem Auftrag, die Milchkuh-Initiative und der NAF seien gemeinsam zu behandeln.

Ich äussere mich im Moment lediglich zum Minderheitsantrag auf Rückweisung. Die Minderheit verweist in der Begründung ihres Rückweisungsantrages auf die Fabi-Vorlage, welche als Gegenvorschlag zur VCS-Volksinitiative behandelt wurde. Sie verlangt, dass nach diesem Muster auch die Milchkuh-Initiative gemeinsam mit dem NAF diskutiert werden soll.

Die CVP/EVP-Fraktion lehnt dies grossmehrheitlich ab, weil die beiden Situationen nicht miteinander vergleichbar sind. Bei der VCS-Initiative formulierte der Bundesrat direkt einen Gegenvorschlag; dadurch war eine gemeinsame Behandlung vorgegeben. Bei der VCS-Initiative war klar, dass unter bestimmten Voraussetzungen ein Rückzug zu erwarten war. Des Weiteren ging es bei der VCS-Initiative um die gleiche Frage wie bei Fabi, nämlich um den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Anders ist dies bei der Milchkuh-Initiative und beim NAF, dessen Eckpunkte bekannt sind.

Die Milchkuh-Initiative ist eine reine – ich betone dies: eine reine – Finanzierungsvorlage, die sich in keiner Weise mit einem Ausbauprogramm für die Infrastruktur beschäftigt. Damit ist sie viel schmalbrüstiger als der NAF, der viel mehr als eine blosse Finanzierungsfrage beinhaltet. Der NAF bietet neben einer neuen Finanzarchitektur ein strategisches Entwicklungsprogramm, welches die nächsten Ausbauschritte der Strasse und deren Finanzierung aufzeigt. Der NAF schafft ein langfristig solides Finanzierungssystem auf Gesetzes- und Verfassungsbasis, und er legt zudem, wie gesagt, die nächsten Ausbauschritte fest. Er beinhaltet also Finanzierungs- und Infrastrukturfragen. Die Volksinitiative dagegen ist ein reines Geldumverteilungsvehikel, welches ein Loch stopft, indem es ein anderes aufreisst.

Das sind zwei ganz unterschiedliche Konzepte. Die Milchkuh-Initiative ist inhaltlich nicht mit dem NAF zu vergleichen. Eine gemeinsame Behandlung der beiden Vorlagen macht schon deshalb keinen Sinn.

Zudem haben die Initianten bis heute, auch wenn jetzt etwas anderes behauptet wird, in keiner Art und Weise den Eindruck erweckt, dass sie an einen Rückzug ihrer Initiative denken. Es ist also für alle Beteiligten transparenter, wenn so rasch als möglich über die Initiative abgestimmt wird und eine Abstimmungsempfehlung erfolgt.

Ich bitte Sie namens der grossen Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion, den Minderheitsantrag auf Rückweisung abzulehnen.

**Grossen Jürg (GL, BE):** Bei der Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» handelt es sich bei näherem Hinsehen primär um eine finanzpolitische und nicht um eine verkehrspolitische Vorlage. Es ist richtig, dass sowohl der Ständerat als auch unsere KVF den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) nicht als direkten Gegenvorschlag zu dieser finanzpolitisch unverantwortlichen Initiative vorlegen wollen.

Die sogenannte Milchkuh-Initiative will sämtliche Strasseneinnahmen einer Zweckbindung zugunsten der Strasse unterwerfen. Aus Sicht von uns Grünliberalen ist ein solcher Vorschlag, entgegen dem Titel der Initiative, höchst unfair, da viele Kosten des Strassenverkehrs nicht, weder heute noch bei einer Annahme der Initiative, über die Strasseneinnahmen finanziert werden. Die Initiative hat also überhaupt nichts mit Kostenwahrheit zu tun. Eine Annahme würde vielmehr zu Ungleichgewichten im Bundeshaushalt und zu einer unkoordinierten und unausgewogenen Verkehrspolitik führen. Diese Initiative reisst zudem den Graben zwischen Strasse und Schiene neu auf. Nur wer nicht bereit ist, die von ihm verursachten Kosten selbst zu tragen, und sich ein-

fach auf Kosten anderer bedienen will, macht solche unverantwortlichen Vorschläge.

Die Milchkuh-Initiative ist also ein massiver Angriff auf unseren Staatshaushalt, ein Angriff, der zu schmerzhaften Sparmassnahmen bei Bildung, Forschung, Landwirtschaft und Landesverteidigung führen würde. Die Zweckbindung ist zudem sehr fragwürdig. Etwa gleich absurd wäre es zu verlangen, dass die Mehrwertsteuer auf Dienstleistungen und Produkten, zweckgebunden nach Sparte, in die Finanzierung entsprechender Infrastruktur und Produktion zurückfliesst. Steuern sind grundsätzlich voraussetzungslos geschuldet, und das ist gut so.

Der Bundesrat hat sich von der Milchkuh-Initiative unverständlicherweise unter Druck setzen lassen und schlägt einen NAF vor, der Teile davon aufnimmt, zum Beispiel die Zweckbindung der Autoimportsteuer. Das Gejammer, dass Autofahrer geschöpft oder gar abgezockt werden, ist unberechtigt. Autofahren kostet heute pro Kilometer viel weniger als noch vor zehn, zwanzig oder dreissig Jahren – dies insbesondere dank Fahrzeugen mit geringerem Verbrauch, günstigeren Erdölpreisen und stark gestiegener Kaufkraft. Deshalb nimmt der Privatverkehr, insbesondere der Freizeitverkehr, stetig zu.

Im selben Zeitraum sind übrigens die Preise des öffentlichen Verkehrs deutlich gestiegen, was grundsätzlich zwar richtig wäre, aber eben nur, wenn man auch beim Privatverkehr für mehr Kostenwahrheit sorgen würde, wenn also auch Umwelt-, Gesundheits- und weitere begleitende Kosten des Privatverkehrs auf die Verursacher abgewälzt würden. Verstärkt sich der Preisunterschied zwischen Strasse und Schiene aber weiter, werden noch mehr Leute auf die Strasse drängen. Noch mehr Staus und entsprechende Probleme sind vorprogrammiert. Für uns Grünliberale ist deshalb ein intelligent ausgestaltetes und mit dem Finanzhaushalt sauber abgestimmtes Mobility-Pricing die einzige taugliche Lösung, um in erster Linie eine effiziente Verkehrsverteilung und in zweiter Linie auch eine langfristige und verursachergerechte Infrastrukturfinanzierung sicherzustellen. Der Bundesrat hat ja kürzlich dazu einen Bericht vorgelegt und bereits einige Möglichkeiten aufgezeigt.

Klar ist für uns Grünliberale, dass die Milchkuh-Initiative vor allem und mit voller Absicht ein grosses Loch von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr in die Bundeskasse fressen will und deshalb vor allem eine Finanzvorlage ist. Aus diesem Grund ist der NAF nach unserer Auffassung nicht geeignet als Gegenvorschlag zu dieser Initiative.

Bitte lehnen Sie die Rückweisung an die Kommission deshalb ab; diese Schlaufe können wir uns getrost sparen.

**Borer Roland F. (V, SO):** Ja, Herr Kollege, dass Sie als fleissiger Schienen- respektive Bahnbenützer natürlich Ihre Pfründe sichern wollen, ist mir klar. Woher kommt es, dass Sie sich erlauben, von Kostenwahrheit und Kostendeckung im Strassenverkehr zu sprechen, wenn Sie als Bahnbenützer Ihre Kosten nicht einmal zu 50 Prozent tragen?

**Grossen Jürg (GL, BE):** Geschätzter Kollege Borer, erstens muss ich sagen, dass ich mindestens so viel Auto fahre, wie ich die Bahn benutze, weil ich aus einer Landregion komme; das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt: In der Transportrechnung des Bundesrates ist klar aufgezeigt, dass heute weder die Schiene noch die Strasse die vollen Kosten tragen, wenn man die externen Kosten auch mitberücksichtigt.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Herr Kollege, dann halten Sie doch in Ihrem Referat, wenn Sie wissen, wie die Verhältnisse der Kostendeckung sind, wenigstens fest, wie das genau ausschaut. Sie wissen, dass der Bahnbenützer – ich bin auch einer, und es geht nicht um Schiene oder Strasse, sondern um beides – nicht einmal die Hälfte der Kosten zahlt, die er verursacht. Der Autobenützer hingegen zahlt seine Kosten praktisch selbst.

**Grossen Jürg (GL, BE):** Sehr geehrter Kollege Amstutz, ich bitte Sie, doch einmal die Transportrechnung des Bundesra-



tes zu konsultieren. Dort sieht man genau, dass insbesondere der Strassenverkehr, je nach Quelle, Kosten von 6 bis 9 Milliarden Franken pro Jahr verursacht, die er eben nicht trägt.

**Binder Max (V, ZH):** Herr Grossen, Sie haben jetzt eigentlich zum Inhalt der Initiative gesprochen, aber nicht zum eigentlichen Thema. Es geht jetzt nur um die Rückweisung; es geht nur um die Rückweisung! Können Sie mir nun sagen, weshalb Sie nicht für Rückweisung respektive ein gemeinsames Behandeln der beiden Geschäfte sind? Das ist jetzt das Thema und nichts anderes.

**Grossen Jürg (GL, BE):** Herr Binder, Sie haben mir, wie ich leider feststellen muss, nicht zugehört. Ich habe ganz klar gesagt, dass die Milchkuh-Initiative eine finanzpolitische Vorlage ist und deshalb nicht gemeinsam mit dem NAF behandelt werden kann.

**Quadranti Rosmarie (BD, ZH):** Die BDP wird und will sich im Rahmen des NAF für eine faire Verkehrsfinanzierung einsetzen. Aus unserer Sicht bietet die Milchkuh-Initiative keine Lösung für eben diese faire Verkehrsfinanzierung. Aber wir wollen die Argumente der Initianten nicht komplett ausklammern, und da beide Projekte in Arbeit sind, wird die BDP-Fraktion in ihrer Mehrheit heute die Rückweisung unterstützen und damit Hand bieten, die beiden Projekte miteinander zu verknüpfen.

Unser Ziel bleibt aber der NAF, mit dem wir ein Pendant zu Fabi schaffen wollen. Das haben wir den Leuten rund um die Fabi-Abstimmung so versprochen: einen NAF, der mit Fabi auf Augenhöhe ist, einen NAF, der namentlich auch die Inkräftsetzung des Netzbeschlusses beinhalten muss.

Nun wissen wir, dass die Initianten der Milchkuh-Initiative von den bisherigen Eckwerten des NAF nicht sehr viel halten. Wenn heute aber der Nationalrat Hand zu einer Zusammenarbeit bietet, so erwartet die BDP von den Initianten, dass sie uns auch entgegenkommen. Eine Zusammenarbeit darf nicht bedeuten, dass wir uns nun den NAF von den Initianten der Milchkuh-Initiative diktieren lassen. Wir werden den Initianten nicht sämtliche Wünsche von den Lippen ablesen können, aber auch nicht wollen. Denn wir engagieren uns vor allem auch deshalb für den NAF als Gegenvorschlag zur Milchkuh-Initiative, weil Letztere eben keine Alternative sein kann.

In diesem Sinne wird eine Mehrheit der BDP-Fraktion die Rückweisung unterstützen.

**Wobmann Walter (V, SO):** Zuerst möchte ich meine Interessenbindung offenlegen: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees.

Die SVP-Fraktion ist klar für die Rückweisung der Vorlage zur Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung», mit dem Auftrag, diese zusammen mit der NAF-Vorlage zu behandeln. Die Strasseninfrastruktur ist vielerorts völlig am Anschlag und muss auch entsprechend an die heutige Situation angepasst werden. Die Strasse ist im Gegensatz zur Bahn in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt worden, und dies, obwohl die Strassenbenützer jährlich über 9 Milliarden Franken an Abgaben allein auf Bundesebene leisten. Aber bekanntlich nur 30 Prozent davon werden dann auch zweckgebunden für die Strasse verwendet. Über drei Viertel des Personenverkehrs finden jedoch auf der Strasse statt; das ist auch eine Tatsache.

Nun geht es darum, wie die Strasse in Zukunft finanziert werden soll. Dazu gibt es bekanntlich zwei Vorschläge. Ein Vorschlag ist die Initiative, die jetzt aktuell behandelt wird. Andererseits gibt es die NAF-Vorlage des Bundesrates. Ich gehe hier nicht auf die materiellen Inhalte der beiden Vorlagen ein. Das werden wir später dann noch tun. Aber es sollte eigentlich zwingend sein, dass wir diese Vorlage zurückweisen und dann beide Geschäfte zusammen behandeln würden.

Es geht einfach um die gleiche Thematik, um die Finanzierung der Strasse. Bei der Bahnfinanzierungsvorlage, also

bei der Fabi-Vorlage, hatten wir ja seinerzeit genau die gleiche Ausgangslage. Auch dort gab es eine Volksinitiative, die VCS-Initiative, und einen bundesrätlichen Vorschlag. Beides wurde zusammen behandelt, und daraus entstand dann eine Vorlage, welche dem Volk vorgelegt wurde. Damals wurde aber der Bevölkerung auch versprochen, nach Fabi auch für eine Strassenfinanzierung zu sorgen, analog Fabi auch einen Strassenfonds zu schaffen. Nun appelliere ich an Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen: Halten Sie dieses Versprechen, und setzen Sie um, was der Bevölkerung im Abstimmungskampf immer und immer wieder erklärt wurde.

Nun noch eine Bemerkung zu den Kommissionsprechern: Ich bin schon erstaunt; ich finde es unglaublich, was die beiden Kommissionsprecher vorhin gesagt haben. Sie haben gesagt, das Initiativkomitee sei zu keinem Kompromiss bereit. Das ist eine reine Lüge! Bitte beweisen Sie mir das, sonst nehme ich das Wort «Lüge» nicht zurück. Es gab ja bisher gar keinen Grund, von Rückzug oder von Kompromissen zu sprechen. Wir haben ja noch gar keinen Gegenwert. Und solange wir den nicht haben, wäre es ja unsinnig, eine Initiative, die von weit über 100 000 Leuten unterschrieben worden ist, einfach leichtsinnig zurückzuziehen nach dem Motto: «Juhui, das war's!» So dumm sind wir also ganz bestimmt nicht. Mit der heutigen Rückweisung würde die Zusammenführung beider Geschäfte aber genau die Ausgangslage für eine gute Vorlage schaffen, und dann können wir am Schluss entscheiden, ob unser Anliegen erfüllt ist oder nicht. So geht das – und nicht anders.

Ich bitte Sie, der Rückweisung an die Kommission zuzustimmen, damit wir wirklich eine faire und saubere Lösung für die Strassenfinanzierung finden.

**Rytz Regula (G, BE):** Die Milchkuh-Initiative der Autolobby fordert, dass sämtliche Einnahmen aus der Mineralölsteuer in den Strassenverkehr fliessen. Damit würden 1,5 Milliarden Franken von der Bundeskasse in den zweckgebundenen Strassenfonds umgeleitet. Das sieht auf den ersten Blick aus wie eine harmlose Geranien-Umtopf-Aktion, aber es ist ein veritabler Raubzug auf den Staatshaushalt. Sie müssen sich diese Zahlen vorstellen: Das Loch von 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse wäre doppelt so gross wie das bei der Gastro-Initiative, die von der Stimmbevölkerung mit 71 Prozent Neinstimmen bachab geschickt worden ist! Dieses Schicksal wird auch die Milchkuh-Initiative erleiden – wenn wir sie ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung bringen.

Das Ziel der Milchkuh-Initiative ist der Bau von neuen Autobahnen, das hat mein Kollege Wobmann vorhin sehr klar ausgeführt – und das ausgerechnet im Land mit dem dichtesten Autobahnnetz der Welt! Weil Autobahnen das beste Kulturland fressen, machen sie den richtigen Milchkühen die Futterplätze streitig. Es handelt sich deshalb eigentlich um eine «Milchkuh-Verdrängungs-Initiative». Und es gibt auch sonst sehr viele Parallelen zur Landwirtschaftspolitik:

1. Die erste Parallele ist das alte Sprichwort: «Guert gjammeret isch halb buret.» Tatsächlich hat die Milchkuh-Initiative bereits vor der Abstimmung einen grossen Erfolg erzielt: Wegen der lauten Klagen der Autolobby hat der Bundesrat bereits beschlossen, die Einnahmen aus der Automobilsteuer von der Bundeskasse in den neuen Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zu verschieben. Und was tun die Initianten? Anstatt sich über diesen Geldsegen zu freuen, verlangen sie nach mehr. Kein Wunder, ist die Milchkuh-Initiative im sonst doch sehr besonnenen Ständerat auch als «Blutegel-Initiative» bezeichnet worden.

2. Ich persönlich finde allerdings, dass der Name «Milchkuh-Initiative» sehr viel besser passt als «Blutegel-Initiative». Denn im Gegensatz zu Blutegeln werden Milchkühe in der Schweiz subventioniert. Es ist nach dem neuen Landwirtschaftsgesetz sehr schwierig, dafür eine genaue Zahl herauszubekommen, weil die Tierbeiträge ja aufgehoben und durch eine indirekte Finanzierung ersetzt worden sind. Aber nach dem alten Landwirtschaftsgesetz wurden Milchkühe mit 1700 Franken pro Jahr subventioniert. Auch im Strassen-

verkehr legt die Allgemeinheit immer noch drauf. Sie kennen die Zahlen: Der Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs beträgt gemäss Transportrechnung rund 90 Prozent, und dazu kommen noch die Ausgaben für die Gemeindestrassen, die ja fast ausschliesslich aus Steuergeldern finanziert werden.

Wir werden diese Zahlen nachher noch ausführlich diskutieren, es geht jetzt vor allem um den Rückweisungsantrag. Unser Kollege Olivier Français will die Milchkuh-Initiative mit einem Gegenvorschlag bekämpfen. Das ist aus Sicht der Grünen ehrenhaft, aber leider wirkungslos. Ein Gegenvorschlag macht tatsächlich nur Sinn, wenn die Initianten zumindest mit einem Rauchzeichen signalisieren, dass sie die Initiative auch zurückziehen werden.

Was ich vorhin von Herrn Wobmann gehört habe, war kein Rauchzeichen. Es ist überhaupt nicht klar, was denn die Bedingungen wären, damit Sie die Initiative zurückziehen würden. Wenn Sie sagen, dass Sie den Text der Initiative dann in die Vorlage zum NAF aufnehmen wollen, dann kann man geradeso gut die Initiative zur Abstimmung bringen. Es ist aus meiner Sicht ein Spiel mit gezinkten Karten. Ich verlasse mich lieber auf das, was die Initianten bisher in den Medien gesagt haben. Dort haben sie diese Milchkuh-Initiative bereits zu einem Kampfstier umoperiert. Sie wollen mit Vollgas in Richtung Volksabstimmung brettern. Die 400 Millionen Franken Autoimportsteuer reichen ihnen nicht. Sie wollen aufs Ganze gehen und ein grosses Loch in die Bundeskasse fressen, und das geht auf Kosten der Bildung, der Forschung und des öffentlichen Verkehrs; das ist ganz klar die falsche Entscheidung. Wir wollen hier über Verkehrspolitik diskutieren. Die Milchkuh-Initiative ist eine reine Finanzumschichtungs-Maschine. Deshalb macht es auch keinen Sinn, ihr jetzt als Gegenvorschlag diese NAF-Vorlage gegenüberzustellen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der grünen Fraktion, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Wir brauchen keinen Gegenvorschlag, sondern eine engagierte Kampagne gegen diese Milchkuh-Initiative.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Frau Kollegin, haben Sie bei der Aufstockung der Fabi-Vorlage um 3 Milliarden Franken Kompensationen gefordert? Haben Sie für diese 3 Milliarden Franken irgendwelche Kompensationen in den Bereichen Bildung, Landwirtschaft oder Forschung gefordert?

**Rytz Regula (G, BE):** Die Fabi-Vorlage, geschätzter Kollege Amstutz, ist ein sehr umfassendes Finanzierungsmodell mit ganz unterschiedlichen Finanzierungsquellen, die zu einem ganz grossen Teil schon vorher bestanden haben. Die Aufstockung wurde vor allem auch gemacht, um dem ländlichen Raum einen guten öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Würden wir nur zwischen Bern und Zürich einen öffentlichen Verkehr betreiben, würde es keine Subventionen brauchen.

**Français Olivier (RL, VD):** Madame Rytz, vous avez fait référence à ce que vous avez lu dans la presse. J'aimerais donc savoir ce qui est plus important pour vous: ce que vous lisez dans la presse ou ce que disent les parlementaires, élus, et représentants du comité d'initiative?

**Rytz Regula (G, BE):** Selbstverständlich verlasse ich mich weniger auf die Presse als auf das, was hier die Parlamentsmitglieder selber sagen. Aber wenn Sie das, was Herr Wobmann vorhin gesagt hat, als Zusicherung aufgefasst haben, dass Kompromissbereitschaft vorhanden sei, dann haben Sie offenbar etwas anderes gehört als ich.

**Graf-Litscher Edith (S, TG):** Kollege Wobmann, ich muss Sie leider enttäuschen: Mir als Thurgauerin können Sie keine Birnen für Äpfel verkaufen. Und genau darum geht es in dieser Vorlage.

Es gibt drei zentrale Gründe, weshalb sich die beiden Geschäfte nicht miteinander verbinden lassen:

1. Die Milchkuh-Initiative ist ganz klar eine finanzpolitische und keine verkehrspolitische Vorlage.

2. Es geht um die Umverteilung von Steuergeldern. Im Gegensatz zum neuen Strassenfonds NAF führt die Milchkuh-Initiative zu massiven Steuerausfällen von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr. Was das für Folgen für die Bildung, für die Landwirtschaft und für weitere Beziehungen auch zum Ausland – im Verkehrsbereich sogar für die Armee – hätte, hat der Bundesrat in der Vorlage ganz klar gemacht.

3. Ich bin schon etwas erstaunt, wenn jetzt das Hohelied des Kompromisses gesungen wird. Bisher haben wir wirklich keine klaren Fakten, die zeigen, wie dieser Kompromiss aussehen soll. Es ist eine Tatsache, dass die Initianten immer wieder betonen, ein Rückzug komme für sie nicht infrage. Es gibt kein klares Zeichen dafür, dass sie von dieser No-go-Position nur einen Millimeter abweichen. Was wir hier hören, sind Sonntagspredigten. Es wäre jetzt hier der richtige Zeitpunkt dafür, auch Taten folgen zu lassen.

Kollege Amstutz hat noch einen Link zu Fabi gemacht. Danke, dass Sie mir diesen Steilpass zugespielt haben. Anders als bei dieser erfolgreichen Vorlage kann man die Milchkuh-Initiative nicht als ein faires, ausgewogenes Finanzierungskonzept bezeichnen. Im Gegenteil: Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird durch höhere Billettpreise, durch Beiträge von Bund und Kantonen finanziert, was dazu führt, dass alle Beteiligten, die von diesem Angebot profitieren können, auch ihren Beitrag daran leisten. Bei der Milchkuh-Initiative hingegen müssten sich die Automobilisten und Automobilistinnen nicht durch höhere Beiträge beteiligen. Das ist auch ein Grund dafür, dass man nicht von einer fairen Finanzierung sprechen kann.

In diesem Sinne ist es für die SP ganz klar: Wir sagen Nein zur Rückweisung, weil die Initianten bisher keinen Millimeter von ihrer Position abgewichen sind, sondern auf ihrer No-go-Position beharren, die hier im Raum steht.

Jetzt bin ich gespannt, welche Fragen mir die Kollegen stellen werden.

**Binder Max (V, ZH):** Frau Kollegin, erachten Sie es dann nicht als fair, wenn wir sagen, dass wir das Verursacherprinzip anwenden? Wir also bezahlen mit dem Geld unsere Strassen, und wir lassen sie nicht durch andere bezahlen. Bei Fabi zahlen, Sie haben das zu Recht gesagt, die Kantone – es sind die Steuerzahler, die dort zahlen –, und im Übrigen zahlt auch die Strasse. Ich habe noch nie gehört, dass die Bahn für die Strasse bezahlt hätte. Also ist es fair und gerecht, die Gelder, die von der Strasse erwirtschaftet und bezahlt werden, auch wieder bei der Strasse einzusetzen.

**Graf-Litscher Edith (S, TG):** Einen wichtigen Punkt haben Sie noch vergessen. Bei Fabi bezahlen eben auch die Nutzerinnen und Nutzer mehr. Fragen Sie mal die Leute, die von Zürich nach Bern fahren, wie teuer die Billettpreise geworden sind. Und noch ein Hinweis, Kollege Binder: Wir erinnern uns alle, dass die jetzige Finanzierung für ein ausgewogenes Verkehrssystem eben auch auf zahlreichen Volksentscheiden beruht. Ich bitte Sie, auch diesen Volksentscheiden gerecht zu werden.

**Rime Jean-François (V, FR):** Madame Graf-Litscher, comme ce matin nous avons entendu plusieurs fois le souhait que les intervenants déclarent leurs liens d'intérêts, ne pensez-vous pas que dans ce débat, qui touche aux chemins de fer, vous auriez dû déclarer les vôtres?

**Graf-Litscher Edith (S, TG):** Meine Interessenbindung können Sie unter [www.parlament.ch](http://www.parlament.ch) jederzeit nachlesen. Ich bin angestellt bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV).

**Amstutz Adrian (V, BE):** Finden Sie es fair, wenn Sie hier wider besseres Wissen behaupten, die Initianten hätten keine Zeichen für einen Kompromiss gesetzt? Das ist schlicht gelogen!

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Nein, das ist nicht gelogen, Herr Amstutz! Ich erwarte nur, dass hier keine Sonntagspredigten gehalten werden. Vielmehr fordere ich Sie auf, jetzt die Vorschläge zu bringen, wie Ihr Kompromiss aussieht.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Liebe Frau Graf-Litscher, Sie wollen Kostenwahrheit; das sagen Sie ja immer. Ich frage Sie: 50 Prozent des öffentlichen Verkehrs finden auf der Strasse statt, doch heute wird vom öffentlichen Verkehr nichts an die Strassenrechnung bezahlt. Wie viel sind Sie den öffentlichen Verkehr in Zukunft an die Strassenrechnung bezahlen zu lassen bereit?

**Graf-Litscher** Edith (S, TG): Herr Giezendanner, ich berufe mich auf die Volksentscheide. Dadurch, dass der öffentliche Verkehr subventioniert wird, wie übrigens auch die Landwirtschaft, profitieren auch diejenigen, die Auto fahren – oder Lastwagen, wie die Leute aus Ihrem Unternehmen –, davon, dass viele Leute Zug fahren, denn sonst gäbe es noch mehr Stau.

**Allemann** Evi (S, BE): Wir haben jetzt lange gestritten über das, was die Initianten uns zugesichert haben. Leider darf ich ja nicht aus den Kommissionsprotokollen zitieren. Deshalb habe ich rasch geguckt, wie im Ständerat debattiert wurde. Dort hat Peter Bieri, unser CVP-Kollege, Folgendes gesagt: «Die Initianten haben bei den Hearings auch nicht im Geringsten den Eindruck erweckt, dass sie – im Gegensatz zu den Initianten der damaligen VCS-Initiative – bereit wären, ihre Initiative zugunsten der bundesrätlichen Vorlage fallenzulassen, obwohl sie zum damaligen Zeitpunkt bereits die Eckwerte der NAF-Vorlage kannten. Im Gegenteil,» sagte Peter Bieri, «sie haben die vom Bundesrat im Februar 2014 präsentierte NAF-Vorlage als ... 'Ohrfeige' bezeichnet.» (AB 2015 S 140) Das ist es, was wir aus den Hearings anhand von öffentlichen Aussagen wissen, und das führt mich dazu anzunehmen, dass dieses Szenario «Rückzug» sehr unwahrscheinlich ist. Deshalb macht es heute auch keinen Sinn, die Vorlage zurückzuweisen und eine gemeinsame Behandlung mit dem NAF zu fordern – die BDP sprach von der Schaffung eines Pendants zu Fabi. Ich kann vielleicht hier meine Interessenbindung zum VCS offenlegen. Ich bin VCS-Präsidentin. Wir haben immer gesagt, dass wir bereit sind, auch für die Strasse über einen Fonds zu diskutieren und eine nachhaltige, langfristige Finanzierung zu etablieren, insbesondere um, analog zu Fabi, den Unterhalt auf lange Frist sicherzustellen. Das ist heute weder für die Strasse noch für die Schiene der Fall. Das hat Fabi geändert, das kann man auch mit dem NAF ändern, dazu bieten wir sehr gerne Hand. Aber dazu brauchen wir den NAF nicht mit der Milchkuh-Initiative zu verknüpfen, wenn wir schon keine Hinweise haben, dass ein allfälliger Rückzug im Raum steht.

Natürlich, Herr Wobmann, an Ihrer Stelle würde ich auch nicht heute die Initiative zurückziehen, das haben wir ja auch nicht gemacht, das wäre kompletter Unsinn. Das ist auch nicht unsere Forderung. Aber es wurde mehrfach gesagt: Rauchzeichen oder gewisse Signale – gewisse Eckpunkte an Forderungen, die Sie an diesen Fonds stellen würden, insbesondere an die finanzielle Ausgestaltung – hätten sehr gedient, aber die sind leider nie gekommen.

Vielleicht noch ein letztes Wort zur Strassenfinanzierung: Es ist ja so, dass nicht nur Nationalstrassen finanziert werden, sondern auch Gemeinde- und Kantonsstrassen. Da haben wir die Situation, dass die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler den allergrössten Beitrag leisten. Ich bitte Sie da, bei den Zahlen nicht Äpfel mit Birnen zu vergleichen, sondern auch diesbezüglich fair zu bleiben. Wir haben auch bei der Strasse eine Mischfinanzierung, wir haben keine reine Strassenfinanzierung – von den externen Kosten erst gar nicht zu sprechen!

**Amstutz** Adrian (V, BE): Frau Kollegin, wenn Sie richtigerweise feststellen, dass man die Gemeindestrassen mit Steuergeldern finanzieren muss, so ergibt sich das aus der Tat-

sache, dass der Bund oben alles abschöpft. Die Strasse zahlt 9,2 Milliarden Franken pro Jahr, und nur ein Drittel wird für die Strasse verwendet. Bleiben Sie bitte fair in der Argumentation.

**Allemann** Evi (S, BE): Ich habe keine Frage gehört. Wenn man von Fairness spricht, müsste man aufschlüsseln, wie Ihre 9 Milliarden Franken zustande kommen. Da rechnen Sie zum Beispiel die Mehrwertsteuer mit ein. Ich denke, uns ist wichtig, dass wir einen Service public finanzieren, sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse, und da werden die Kosten heute beidseitig nicht komplett gedeckt, aus unterschiedlichsten Gründen.

**Fluri** Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion ist einstimmig für den Antrag der Minderheit, für die Verknüpfung der Vorlagen, und zwar sind sowohl die Befürworterinnen und Befürworter als auch die Gegnerinnen und Gegner der Milchkuh-Initiative dieser Auffassung.

Es wird ins Feld geführt, bei der NAF-Vorlage handle es sich um eine verkehrspolitische Vorlage, bei der Milchkuh-Initiative dagegen um eine finanzpolitische. Schauen wir uns die beiden Vorlagen einmal an: Bei der NAF-Vorlage geht es gemäss Botschaft des Bundesrates um die Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr, um die Schliessung der Finanzierungslücke und um das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (Step). Dazu führt der Bundesrat verschiedene Varianten der Finanzierung auf, unter anderem über den Benzinzoll und über die Automobilsteuer. Die Milchkuh-Initiative verlangt gemäss Initiativtext, dass der «Reinertrag der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen» und der «Reinertrag der Nationalstrassenabgabe ausschliesslich für folgende Aufgaben ... im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr» verwendet werden: unter anderem für die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen; für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; und für Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen. Mit anderen Worten: Der Milchkuh-Initiative geht es um die Strassenverkehrsinfrastruktur und nicht einfach um eine Finanzierung von irgendetwas. Im Vordergrund steht die Strassenverkehrsinfrastruktur, genauso wie bei der NAF-Vorlage. Mit anderen Worten: Die Unterscheidung «Milchkuh-Initiative, finanzpolitische Vorlage» versus «NAF, verkehrspolitische Vorlage» ist spitzfindig und im Inhalt nicht zutreffend. Lesen wir die Texte beider Vorlagen, dann sehen wir, dass es in beiden Vorlagen um Strasseninfrastruktur und um deren Finanzierung geht. In beiden Vorlagen geht es primär um die Strasseninfrastruktur.

Im Abstimmungskampf zur Milchkuh-Initiative wird diese Unterscheidung jedenfalls nicht kommunizierbar sein. Faktisch es dann eben um den Vorschlag und den Gegenvorschlag. Eine politische Verknüpfung der beiden Vorlagen kann heute zwar verhindert werden, im Abstimmungskampf ist dies politisch hingegen unmöglich zu verhindern. Stellen Sie sich vor, wenn Sie im «Säli» des «Rössli» für oder gegen die Milchkuh-Initiative referieren. Dann wird Ihnen unweigerlich die Frage gestellt werden, was die Alternative sei; denn die NAF-Vorlage ist in ihren Grundzügen natürlich weitgehend bekannt, bei engagierten Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitikern ist sie es sogar im Detail. Deswegen werden Sie immer gefragt werden, was die Alternative zur Milchkuh-Initiative sei. Dann kommen diese Rappenbeträge zur Sprache, dann die Automobilsteuer usw.

Die Strasseninfrastruktur – sowohl auf nationaler Ebene als auch in der Agglomeration und auf kantonaler Ebene – wollen vermutlich mehr oder weniger alle hier drin auf dem neuesten Stand halten. Ich glaube, da gibt es keine inhaltlichen Differenzen. Der Unterschied liegt bloss in der Finanzierung, und da werden wir eben auf die verschiedenen Varianten angesprochen, so oder so.

Ich möchte die Gegner der Milchkuh-Initiative – von denen gibt es viele, auch in unserer Fraktion; aber ich richte mich jetzt an jene Kreise, die geschlossen dagegen sind – darauf

hinweisen, dass es wesentlich einfacher sein wird, die Milchkuh-Initiative zu bekämpfen, wenn wir einen Gegenvorschlag in Form einer NAF-Vorlage auf dem Tisch haben. Frau Rytz zum Beispiel hat als Gegnerin behauptet, es gebe seitens der Initiantinnen und Initianten keine Rauchzeichen. Ganz abgesehen davon, dass solche in Anbetracht der verbreiteten Rauchverbote heute kaum mehr möglich wären, ist es verständlich, dass das Initiativkomitee in diesem Stadium einen Trumpf noch nicht aus der Hand geben will. Wir sind aber überzeugt, dass bei der Beratung der NAF-Vorlage ein Kompromiss möglich sein wird. Jedenfalls diejenigen Mitglieder des Initiativkomitees, die in unserer Fraktion sitzen, sind keine Verkehrsdogmatiker; sonst wären sie keine Liberalen. Mit ihnen kann man über Kompromisse sprechen. Ich bin überzeugt, dass das möglich sein wird, aber noch nicht in der heutigen Situation und nicht angesichts der Haltung des Bundesrates und des Ständerates gegen eine inhaltliche Verknüpfung.

Wir von der FDP/die Liberalen wollen Lösungen. Wir wollen die nötige Strasseninfrastruktur auf nationaler, kantonaler und Agglomerationsebene. Für die Finanzierung streben wir einen Kompromiss an, und der ist unseres Erachtens nur möglich, wenn die Vorlagen gemeinsam behandelt werden, weil sie inhaltlich eben auch zusammengehören.

Im Übrigen hat sich der Ständerat nicht so ganz eindeutig gegen die Verknüpfung ausgesprochen. Ein Ergebnis von 24 zu 19 Stimmen ist noch lange nicht grossmehrheitlich. Diese Mehrheit kann man noch kippen. Die Voraussetzung dafür ist aber, dass wir heute Rückweisung beschliessen und die beiden Vorlagen dann gemeinsam behandeln.

Deswegen bitte ich Sie im Namen der einstimmigen FDP-Liberalen Fraktion, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Wir haben heute viele Voten für und gegen die Milchkuh-Initiative gehört, wir werden am Schluss noch darüber abstimmen, ob wir diese Vorlage mit dem NAF, der bereits in Beratung ist, verbinden wollen. Ich staune etwas: Ich habe Voten gehört, in denen gesagt wurde, man wisse nicht, was in dieser NAF-Vorlage enthalten sei: Man weiss genau, was in dieser NAF-Vorlage enthalten ist. Man weiss insbesondere auch, dass Einnahmen von 400 Millionen Franken von der Automobilsteuer für den NAF zweckgebunden werden sollen – nicht zu meiner Freude, ich sage es Ihnen! –, um dann eben eine gute Grundlage für die Finanzierung zu haben.

Was würde geschehen, wenn man die Milchkuh-Initiative annehmen würde? Es wurde gesagt: Es würden dann in der allgemeinen Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken fehlen, die heute für andere Aufgaben gebraucht werden – nicht einfach so, sondern weil wir das so entschieden haben. Es steht so in der Bundesverfassung und ist also durch Volk und Stände mehr als nur politisch legitimiert. In verschiedenen Bestimmungen hat man sich so entschieden, dass diese voraussetzungslos geschuldeten Abgaben eigentlich zum Teil zweckgebunden werden sollen, was, wenn Sie das im europäischen Umfeld anschauen, eine Ausnahme der Schweiz ist. Ausser in Tschechien haben Sie nirgends eine direkte Bindung eines Anteils der Strasseneinnahmen an die Strasse. Wir haben das gemacht, weil uns bewusst ist, dass eben auch die Strasse eine gesunde Finanzierung braucht.

Wenn jetzt im Bundeshaushalt die nichtzweckgebundenen Mittel fehlen würden, also rund 1,5 Milliarden Franken, dann müssen Sie sich fragen, wie wir das auffangen könnten. Ich würde dann gerne die Initianten fragen, ob sie sich vorstellen könnten, gleichzeitig über Steuererhöhungen bei der direkten Bundessteuer und über die Unternehmenssteuerreform III zu diskutieren; ich freue mich auf die Diskussion. Oder möchten sie über die Mehrwertsteuer diskutieren und gleichzeitig die Altersvorsorge 2020 über die Mehrwertsteuer finanzieren?

Hier eine Klammerbemerkung: Der Teil an zusätzlichen Ausgaben bei der Fabi-Vorlage, der dann im Ständerat aufgepfropft und von Ihnen unterstützt wurde, wird über die Mehrwertsteuer finanziert. Dort ist die Gegenfinanzierung ein Teil der Mehrwertsteuer. Ich darf wohl davon ausgehen, dass

Sie, wenn Sie sich jetzt für die Initiative aussprechen würden, auf der anderen Seite die fehlenden Bundeseinnahmen wahrscheinlich über die Mehrwertsteuer hereinholen wollten. Ich verstehe diese Politik nicht, aber ich muss wahrscheinlich auch nicht alle Gedankengänge ganz nachvollziehen können.

Wir brauchen in jedem Fall, da sind wir uns einig, ein Gleichgewicht im Haushalt. Ob wir es durch Massnahmen auf der Ausgaben- oder auf der Einnahmenseite realisieren, ist nicht wesentlich. Aber ich würde dann schon gerne mit Ihnen besprechen, wie man eine Erhöhung bei der direkten Bundessteuer oder bei der Mehrwertsteuer realisieren könnte. Immerhin braucht es dann unter Umständen noch eine Abstimmung über eine Verfassungsänderung.

In diesem Zusammenhang möchte ich gerne noch etwas zu Herrn Nationalrat Amstutz sagen: Er hat einmal mehr erklärt, 9 Milliarden Franken würden für die Strasse eingenommen und wären für die Strasse auszugeben. Schauen Sie, in diesen 9 Milliarden Franken ist beispielsweise auch die Mehrwertsteuer enthalten. Eine Mehrwertsteuer gibt es auch bei anderen Produkten, ohne direkte Zweckbindung an Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Produkten. Was Sie gesagt haben, scheint mir also kein gutes Argument zu sein.

Wenn man also jetzt nicht auf der Einnahmenseite etwas täte, um den Haushalt im Gleichgewicht zu halten, müsste man es auf der Ausgabenseite tun. Ich weiss, wie gern gewisse Kreise hier hören, welche Ausgaben schwach gebundene sind und womit wir die 1,5 Milliarden Franken direkt – denn es müsste direkt geschehen – auffangen könnten. Im Moment, in dem diese Initiative angenommen wird, also noch am gleichen Tag, fehlen uns in der Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken. Wir müssen die Gegenfinanzierung deshalb bereithaben. Das geht aber nur bei den schwach gebundenen Ausgaben. Damit sind wir dann wieder in den Bereichen Bildung, Forschung, Landwirtschaft und Landesverteidigung. Das sind die einzigen Bereiche mit schwach gebundenen Ausgaben. In allen anderen Bereichen sind sie stark oder mittelstark gebunden, es bräuhete also Gesetzes- oder Verordnungsänderungen. Ich gehe somit selbstverständlich davon aus, dass Sie mit einer Abstimmung über eine Verfassungsänderung und mit einer Reduktion um 1,5 Milliarden Franken in den Bereichen mit schwach gebundenen Ausgaben einverstanden sind, wenn Sie sich für die Milchkuh-Initiative aussprechen.

Warum ist der Bundesrat der Auffassung, dass eine Verknüpfung der beiden Vorlagen nicht sinnvoll ist? Natürlich ist der Bereich, über den hier diskutiert wird, der gleiche; das ist völlig klar. Wir haben uns im Bundesrat aber dafür ausgesprochen, möglichst rasch Klarheit über die Frage zu haben, wie die Aufgaben im Bundeshaushalt künftig finanziert werden sollen, ob wir tatsächlich, zumindest vorläufig, auf 1,5 Milliarden Franken verzichten müssen und es in den nächsten Finanzplan gerade schon einplanen sollen. Sollen wir also nebst zweimal 1,3 Milliarden noch einmal 1,5 Milliarden Franken einsparen? Wenn ich sehe, was für Beschlüsse Sie in den letzten Tagen gefasst haben, habe ich grosse Zweifel, ob Sie wirklich sparen wollen. Ich bin gespannt, wo diese 2 und 3 Milliarden Franken dann eingespart werden können.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass wir möglichst schnell Klarheit darüber haben sollen, dass wir eine gesunde Finanzierung der Strasse über den NAF umsetzen sollen. Dort haben wir die Instrumente bereits vorgeschlagen. Der NAF ist ein Gesamtkonzept, ein Konzept, das alle Bereiche abdeckt. Aber das, was wir hier vor uns haben, die Milchkuh-Initiative, ist eine Umverteilungsfinanzierung. Sie wollen an einem Ort die Finanzierung reduzieren, um die Mittel an einen anderen Ort zu verschieben. Aber irgendwie müssen Sie diese Aufgaben, die heute damit finanziert werden, dann auch wieder finanzieren. Die Milchkuh-Initiative widerspricht auch diametral der koordinierten Verkehrspolitik, die wir ja verschiedentlich miteinander beschlossen haben. Die Initiative würde auf der einen Seite Mittel binden, ohne sie direkt einsetzen zu können. Auf der anderen Seite müssen Sie diese dann im

Finanzhaushalt einsparen. Diese Verbindung schafft auf längere Zeit gesehen Unsicherheit. Die heute geführte Diskussion lässt mich nicht denken, dass wir schnell Sicherheit hätten, wenn wir die beiden Vorlagen tatsächlich gleichzeitig diskutieren würden.

Ich möchte Sie daher bitten: Lösen Sie die Probleme, die man lösen kann, und bearbeiten Sie die Probleme, die sich nicht direkt lösen lassen, in einer ausgedehnten Diskussion. Aber bringen Sie dort, wo man es tun kann, eine Lösung, die umgesetzt werden kann. Das ist nur möglich mit der Ablehnung der Milchkuh-Initiative, und zwar ohne Verbindung mit der Vorlage zum NAF und entsprechend ohne Rückweisung.

**Rime Jean-François (V, FR):** Madame la conseillère fédérale, vous avez fait part de votre inquiétude quant aux finances du pays. Je la partage. Cela vous rassure-t-il si je vous dis qu'en tant que membre du comité de l'initiative dite vache à lait, comme beaucoup d'autres membres du comité, je suis d'accord de soutenir une hausse modérée et échelonnée du prix de l'essence, mais, bien sûr, pas dans le sens des premières propositions faites par le Conseil fédéral?

**Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin:** Schauen Sie, wenn Sie jetzt gerade diese Preiserhöhung beim NAF ansprechen, dann frage ich Sie: Sind Sie dann vom Initiativkomitee her bereit, eine gesunde Finanzierung mit einer geringfügigen Erhöhung des Benzinpreises mitzutragen? Das habe ich heute nicht gehört. Wenn es die Forderung der Initianten ist, dass wir beim NAF nur eine einzige Lösung finden können, wenn es also gar keine Preiserhöhung, keine ausgewogene Finanzierung gibt, dann kann ich mir vorstellen, wie viel Zeit wir brauchen werden, um nur den NAF zu diskutieren. Dabei werden wir immer unsicher sein, ob diese 1,5 Milliarden Franken weiterhin für den Bundeshaushalt verwendet werden können oder nicht. Herr Nationalrat Rime, Sie haben sich heute auch nicht zur Frage geäußert, ob Sie bereit sind, eine Erhöhung des Benzinpreises mitzutragen. Wenn Sie mir das jetzt zugestehen, dann sehe ich schon etwas rosaroter, als ich das im Moment tue.

**Amherd Viola (CE, VS):** Ich habe eine Frage: Sehe ich das richtig, dass die NAF-Vorlage eine Fondslösung auf Verfassungsebene vorsieht und dass damit langfristig die Strassenfinanzierung auf viel sichereren Beinen stehen wird als mit der Milchkuh-Initiative, die diesen Fonds auf Verfassungsebene nicht vorsieht?

**Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin:** Das ist so, Frau Nationalrätin Amherd. Für den NAF wird eine Lösung auf Verfassungsebene vorgesehen. Es ist eine Fondslösung, die für die Zukunft eine sichere Basis bietet. Wir wissen damit, wie die Strassen finanziert werden, und damit werden im Fonds zusätzliche Mittel zweckgebunden, die heute nicht zweckgebunden sind. Die Autoimportsteuer ist heute nicht zweckgebunden. Diese 400 Millionen Franken werden zusätzlich auch noch auf Dauer zweckgebunden, das heisst so lange, wie die betreffende Verfassungsbestimmung in Kraft sein wird. Das ist eine sichere Lösung – im Gegensatz zur Lösung, die in der Milchkuh-Initiative vorgesehen ist.

**Binder Max (V, ZH):** Frau Bundesrätin, Sie haben sich jetzt beklagt, dass die Initianten Ihnen kein Angebot für die Finanzierung gemacht hätten. Sind Sie nicht der Meinung, dass wir die Gelegenheit gar nicht haben und uns die Gelegenheit nicht gegeben wird, weil eben diese Parallelbehandlung beider Vorlagen nicht gewünscht, sondern abgelehnt wird? Es könnte durchaus sein, dass die Initianten zugunsten eines tragfähigen Kompromisses in einer gewissen Art und Weise von ihrer Maximalforderung abrücken könnten.

**Widmer-Schlumpf Eveline, Bundesrätin:** Ja, Herr Nationalrat Binder, es ist so, die Hoffnung stirbt zuletzt, auch im Strassenbereich. Aber bis jetzt hat keiner der Sprecher, die sich für die Rückweisung ausgesprochen haben, etwas von der möglichen Finanzierung in einem NAF bzw. der Strasse ge-

sagt, wenn ich richtig zugehört habe. Es hat sich bis jetzt auch niemand Gedanken darüber gemacht, ob wir uns dann allenfalls wie bei Fabi plötzlich gezwungen sehen, die Mehrwertsteuer zu erhöhen, um auf der anderen Seite die Ausgaben zu finanzieren.

Ich habe Ihnen nur in Erinnerung gerufen, dass ich Ihre Diskussionen in den letzten Tagen mit Interesse verfolgt, aber dabei noch keine Sparübungen gesehen habe, obwohl Sie das im Vorfeld dieser Session sehr stark postuliert haben. Wenn Sie, Herr Nationalrat Binder, jetzt sagen, man sei durchaus bereit, auch über eine minime Erhöhung des Benzinpreises zu sprechen, dann sieht die Situation anders aus. Aber das habe ich bis jetzt nicht gehört.

**Candinas Martin (CE, GR), für die Kommission:** Wir wurden als Kommissionssprecher von Kollege Wobmann der Lüge bezichtigt und möchten doch noch etwas dazu sagen. Natürlich gibt es eine gewisse Kompromissbereitschaft. Nur ist der Kompromiss so dürftig und so faul, dass wir nicht meinen, dass er möglich ist. Wenn wir jetzt hören, dass man im Grundsatz vielleicht auch für eine Erhöhung der Mineralölsteuer bereit ist, dann müssen wir einfach auch sagen, was für Unterlagen wir vom Initiativkomitee erhalten haben: Wir haben vor der Beratung in der Kommission ein Schreiben erhalten, in dem man sagt, wir müssten in entscheidenden Punkten nachgeben. Dazu gehöre, dass es keine Steuern – nicht geringe, sondern keine – zulasten der Strassenbenutzer geben dürfe. Und es steht dort auch klar, dass der Anteil der Zweckbindung der Mineralölsteuer von heute 50 Prozent massgeblich erhöht werden müsse.

Also, man müsste beim Initiativkomitee auch ein bisschen schauen, wie man kommuniziert. Und wenn wir jetzt sagen, dass wir zu Kompromissen bereit sind, so müssen wir uns bewusst sein, dass dieses Geschäft in der Kommission des Ständerates aktuell behandelt wird. Das heisst, die Kompromisse müssten da sein, wenn man etwas ändern will, weil die Kommission das Geschäft im Moment berät. Es ist also nicht etwas, das erst in einigen Monaten beraten wird.

Somit bitten wir noch immer im Namen der Kommission, diesen Rückweisungsantrag abzulehnen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

**Le président (Rossini Stéphane, président):** Nous votons sur la proposition de renvoi de la minorité Français.

*Abstimmung – Vote*

*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.089/11 930)*

Für den Antrag der Minderheit ... 91 Stimmen

Dagegen ... 93 Stimmen

(2 Enthaltungen)

**Le président (Rossini Stéphane, président):** Nous poursuivons donc le traitement de cet objet avec le débat général sur l'initiative populaire.

**Candinas Martin (CE, GR), für die Kommission:** Wie bereits in der Rückweisungsdebatte dargelegt, will die vorliegende Initiative, dass in Zukunft sämtliche Mineralölsteuern und deren Zuschläge ausschliesslich für die Strassenfinanzierung verwendet werden. Dem Bundeshaushalt würden dadurch 1,5 Milliarden Franken fehlen. Es geht hier ausschliesslich um eine Finanzierungsvorlage.

Die Kommissionsminderheit will die Initiative zur Annahme empfehlen. Sie will mit dieser Initiative verhindern, dass die Mineralölsteuer heute nur zu 50 Prozent für die Strasseninfrastruktur eingesetzt wird. Sie will nach ihrer Meinung Ordnung und Transparenz bei den Geldflüssen schaffen und die Mineralölsteuer ganz der Strassenkasse zuweisen, die in Zukunft unbestrittenermassen auf neue Mittel angewiesen ist.

Die Kommissionsmehrheit spricht sich klar gegen diese Initiative aus. Die Initiative würde die Finanzierungsprobleme

der Strasseninfrastruktur zwar lösen, jedoch würde dies einseitig – und zwar direkt und umgehend – zulasten der Bundeskasse und somit von anderen Aufgabenbereichen des Bundes erfolgen. Durch eine vollumfängliche Verwendung sämtlicher Treibstoffabgaben für die Strasseninfrastruktur würde in der Bundeskasse ein Loch von 1,5 Milliarden Franken geschaffen. Wenn im Bundeshaushalt 1,5 Milliarden Franken fehlen, muss dieser Betrag kompensiert werden. Die Initianten verlieren kein Wort darüber. Mehr Einnahmen wird man nicht generieren wollen, vielmehr soll mit der Unternehmenssteuerreform III ein zusätzlicher Einnahmehausfall erfolgen. Also müssen diese fehlenden Mittel kompensiert werden.

Wo werden diese kompensiert? Die Initiative würde ja umgehend in Kraft treten, und so müsste auch umgehend gespart werden. So müssten diese Einsparungen in den Bereichen erfolgen, deren Ausgaben nicht stark gebunden sind. Es sind dies vor allem die Bildung und Forschung, der öffentliche Verkehr, die Landesverteidigung und auch die Landwirtschaft. Wollen wir das wirklich? Wenn wir uns dann noch vor Augen führen, dass bereits jetzt geplante Massnahmen ergriffen wurden, um das Budget 2016 schuldenbremsenkonform vorlegen zu können, und diese höchst umstritten sind, wissen wir alle, dass diese Einsparungen ein Ding der Unmöglichkeit werden. So ist die Kommissionsmehrheit klar der Meinung, dass diese Initiative einen totalen Angriff auf die Bundeskasse darstellt.

Auch die Kommissionsmehrheit nimmt die Finanzierung der Strasseninfrastruktur ernst. Auch sind wir uns bewusst – vor allem bin ich es –, dass der öffentliche Verkehr nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strasse stattfindet. Wir alle sind daran interessiert, ein gutes Strassennetz zu haben, vor allem auch dort, wo der Bahnverkehr nicht so ausgebaut ist wie in den Städten und Agglomerationen. Die Kommissionsmehrheit möchte jedoch eine ausgewogene Lastenverteilung wie bei der Bahnfinanzierung. Alle müssen sich an den Kosten beteiligen. Dies wird mit dem NAF, der im Moment in der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen behandelt wird, erfolgen. So sieht der Bundesrat in seiner Botschaft eine vollständige Zweckbindung der Automobilsteuer für die Strassen vor, eine Steuer notabene, welche bis heute in die Bundeskasse fliesst. Es geht hier um 400 Millionen Franken.

Es gibt klare Signale, dass es eine Kommissionsmehrheit mit dem NAF sehr ernst meint und auch die notwendigen Finanzen zur Verfügung stellen will. Diese können aber schlichtweg nicht nur einseitig aus der Bundeskasse kommen. Mit dem NAF wird aber auch über die Inhalte diskutiert. Je mehr Inhalte wir schaffen, desto mehr Finanzen werden notwendig. Eine grosse Frage wird sein, was mit dem Netzbeschluss geschehen soll. Hier sind wir gefordert, eine gute Lösung auszuarbeiten.

Die Kommissionsmehrheit möchte die Finanzierung der Strasseninfrastruktur für die Zukunft sicherstellen. Sie wehrt sich aber gegen eine einseitige Finanzierung aus der Bundeskasse, die grosse Sparübungen mit vielen Verlierern zur Folge hätte. Die Milchkuh-Initiative ist ein Angriff auf den Staatshaushalt. Diesen Angriff müssen wir abwehren.

Der Ständerat hat die Initiative in der Frühjahrsession mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen zur Ablehnung empfohlen. Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Nordmann Roger (S, VD), pour la commission:** Je vous remercie d'avoir suivi la procédure proposée par le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la majorité de la commission, à savoir discuter et trancher sur le fond plutôt que tenter un couplage douteux.

La majorité de la commission estime que l'initiative dite vache à lait est totalement inadéquate, contrairement au projet FORTA – la décision a été prise en commission par 15 voix contre 7. Les arguments de la majorité sont les suivants.

1. L'ampleur des moyens additionnels pour les routes, à savoir 1,5 milliard de francs par an, dépasse tant les besoins que les capacités de construction.

2. Actuellement, ces 1,5 milliard de francs alimentent chaque année le budget de la Confédération. Ils viendraient à manquer, vu que l'initiative ne propose aucune source de financement en remplacement. Cela nécessiterait le lancement d'un plan d'économies structurelles à hauteur de 1,5 milliard de francs.

En première estimation, le Conseil fédéral a présenté de la façon suivante, dans le message, les économies qui seraient nécessaires en cas d'acceptation de l'initiative: relations avec l'étranger: 150 millions de francs; défense nationale: 250 millions; formation et recherche: 350 millions; sécurité sociale: 50 millions; transports – à savoir transports publics: 250 millions; agriculture et alimentation: 200 millions; autres domaines de dépenses: 250 millions.

3. L'initiative dite vache à lait ne propose aucune participation de la part des utilisateurs des routes. Or, l'idée générale, que nous avons appliquée pour le FAIF, est justement d'avoir une participation accrue des utilisateurs. Elle n'a donc aucun effet modérateur sur l'utilisation des infrastructures.

4. La question du trafic d'agglomération n'est pas traitée, et son financement péjoré. Or, c'est souvent à l'approche des agglomérations que les pires embouteillages se manifestent. Souvent, le développement des transports publics de type tramway ou métro apporte une contribution décisive pour soulager la route et assainir écologiquement la mobilité. Cela, l'initiative dite vache à lait l'ignore.

Cette initiative est donc aussi inadéquate sur le fond que sa dénomination est grossière. Je vous invite à suivre la majorité et à recommander au peuple et aux cantons de la rejeter.

Le projet FORTA du Conseil fédéral essaie de tenir compte de tous ces aspects et fera encore l'objet d'un débat parlementaire, qui permettra de l'affiner. Ainsi que beaucoup l'ont relevé, il est actuellement pendant devant la commission du Conseil des Etats.

Je vous invite donc à suivre la majorité – la décision a été prise en commission par 15 voix contre 7 – et à recommander au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

**Wobmann Walter (V, SO):** Ich möchte zuerst noch meine ganzen Interessenbindungen offenlegen: Ich bin, wie vorhin gesagt, im Initiativkomitee. Ich bin aber auch Präsident des schweizerischen Motorradverbandes FMS, und ich bin Präsident des Verbandes schweizerischer Postautounternehmer Bus CH. Sie sehen also: Ich bin Interessenvertreter beider Verkehrsträger, sowohl des privaten Verkehrs als auch des öffentlichen Verkehrs.

Die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung», die sogenannte Milchkuh-Initiative, will, dass die Einnahmen aus dem Strassenverkehr konsequent in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Ich werde häufig gefragt: Warum heisst diese Initiative Milchkuh-Initiative? Es ist ganz klar, es liegt auf der Hand, warum sie so heisst: Die Strassenbenützer werden als Milchkuhe behandelt – aber nicht als Milchkuhe für ihre Kälber, sondern als Milchkuhe für die Staatskasse. Das ist der Hintergrund für die Bezeichnung «Milchkuhe».

Heute bezahlt der motorisierte Strassenverkehr jährlich 9,2 Milliarden Franken: über die Vignette, die Benzinabgaben, die Steuern und Gebühren. Darin nicht eingerechnet sind die Motorfahrzeugsteuern, die Busseneinnahmen usw. in den Kantonen und in den Städten. Über 70 Prozent dieser 9,2 Milliarden Franken gehen in die allgemeine Bundeskasse oder in den öffentlichen Verkehr. Die ganze Abgabenglast hat sich beim Strassenverkehr seit den Siebzigerjahren mehr als versechsfacht. Die Milchkuh lässt hier grüssen.

Völlig verantwortungslos war es, dass man die Strasseninfrastruktur bisher nicht den heutigen Gegebenheiten angepasst hat. Wir haben mehr Verkehr, wir haben viel mehr Verkehr – unter anderem auch, weil jährlich 80 000 Leute in die Schweiz zuwandern. Auch diese Leute brauchen Mobilität;

das ist auch absolut legitim. Aber ausgebaut oder investiert wurde vor allem oder praktisch nur beim Schienenverkehr.

Störend ist vor allem, dass die Mineralölsteuer heute nur zu 50 Prozent zweckgebunden eingesetzt wird. 1,5 Milliarden Franken gehen jährlich in die allgemeine Bundeskasse. Über die Jahrzehnte zusammengerechnet gibt das gegen 100 Milliarden Franken. Ich nenne das Diebstahl beim Privatverkehr. Die Milchkuh-Initiative kann hier endlich Abhilfe schaffen.

Von einem funktionierenden Strassennetz profitiert aber nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs – ich denke da an die Busse, aber auch an Velofahrer, Fussgänger usw., es profitieren also alle. 75 Prozent des gesamten Netzes des öffentlichen Verkehrs befinden sich auf der Strasse. Über 6000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf unserem Strassennetz – finanziert von der Strasse. Also: Ohne Strasse steht ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs still. Und das ist eine Tatsache, die häufig verschwiegen wird. Wir bezahlen also viel mehr, als immer gesagt wird.

Die Milchkuh-Initiative korrigiert nicht nur die vom Parlament fehlgeleiteten Finanzflüsse, sondern bringt der Bevölkerung endlich eine Verkehrsinfrastruktur, welche auch in Zukunft funktionieren wird. Die Wirtschaft ist auf funktionierende Verkehrswege angewiesen. Das gehört zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort und auch zu unserem Wohlstand. Profitieren werden also alle, da diese Verkehrsinfrastruktur ja auch – wie ich vorhin erwähnt habe – von der gesamten Bevölkerung in irgendeiner Form benutzt wird.

Ich bitte Sie, die Initiative zur Annahme zu empfehlen.

**Rytz Regula (G, BE):** Geschätzter Kollege Wobmann, bleiben wir ein bisschen in der Landwirtschaft. Sie haben mir vorhin sicher zugehört. Ich habe gesagt, die Milchkuh-Initiative sei ein sehr passender Name für diese Initiative, weil Milchkühe in der heutigen Landwirtschaft auch subventioniert werden. Sind Sie einverstanden mit dieser Aussage?

**Wobmann Walter (V, SO):** Das hat gar keinen Zusammenhang.

**Gasser Josias F. (GL, GR):** Am Calanda, dem Hausberg meines Bürgerortes Haldenstein in Graubünden, haust weitgehend friedlich das erste Wolfsrudel der Schweiz. Was hat dies mit der Milchkuh-Initiative zu tun? Die sympathisch tönende Volksinitiative kommt eben als Wolf im Schafspelz daher. Warum? Es wird den Stimmberechtigten vorgegaukelt, sie würden mehr Strassen erhalten, ohne dafür bezahlen zu müssen – mehr Strassen notabene, die zu weniger Staus führen sollen. Das ist Augenwischerei.

1. Das Mehr an Strassen bezahlt die ganze Bevölkerung, also auch alle Autofahrerinnen und Autofahrer, mit weniger Bildung und Forschung, weniger öffentlichem Verkehr, weniger Landesverteidigung, das sind etwa 250 Millionen Franken, weniger Landwirtschaft und Ernährung, da stehen etwa 200 Millionen Franken zur Debatte, weniger sozialer Wohlfahrt, weniger Entwicklungszusammenarbeit usw. Dies soll notabene in einer Hauruck-Übung geschehen, weil die 1,5 Milliarden Franken sofort zulasten dieser schwach gebundenen Ausgaben gehen müssen.

2. Mehr Strassen führen höchstens an ganz spezifischen Engpässen kurzfristig zu weniger Staus. Auf den Hauptstrecken führen mehr Strassen langfristig, das zeigt die Erfahrung leider seit Jahrzehnten, zu mehr Verkehr und bald einmal zu Überlastung. Zudem könnten sich die unter Punkt 1 genannten Kürzungen bei den Bahnausbauten als Bumerang erweisen.

Das ist keine Verkehrspolitik, wie sie die Grünliberalen verstehen. Wir lehnen diese Initiative in aller Entschiedenheit ab und empfehlen der Bevölkerung, dies ebenso zu tun. Warum diese entschiedene Ablehnung?

1. Die Initiative foutiert sich um eine zukunftsfähige, koordinierte Verkehrspolitik, indem sie die Strasse übermässig bevorzugt.

2. Die Mineralölsteuer, im Jahre 1874 als Benzinzoll mit rein fiskalischem Charakter als sogenannt voraussetzungslos geschuldete Abgabe eingeführt, diene und dient im Grundsatz der Abzuarung der Staatsausgaben. Die Teilzweckbindung – ich erinnere an die Diskussion beim Gebäudesanierungsprogramm – wurde erst viel später eingeführt. Die Finanzierung des Staatshaushaltes durch eine Mineralölsteuer ist also nicht das Besondere, sondern das Besondere ist diese Teilzweckbindung für die Strasse, die mit der Initiative in eine Vollzweckbindung umfunktioniert werden soll. Das steht völlig quer in der finanzpolitischen Landschaft. Eine gerechte Finanzierung muss langfristig gesichert sein – dies ist unbestritten –, und sie muss verursachergerecht ausgestaltet sein. Das wird dann noch zu harten Diskussionen führen. Dies kann alles nur unter Berücksichtigung aller Kosten, also auch der externen Kosten, geschehen.

3. Die Abgaben- und Tarifschere zwischen dem Strassenverkehr und dem öffentlichen Verkehr würde sich bei Annahme der Initiative weiter öffnen. Der Strassenverkehr würde im Verhältnis zum öffentlichen Verkehr sogar noch billiger. Dies ist aus verkehrspolitischer, aber auch aus ökologischer Sicht problematisch. Es bestünde die Gefahr einer Rückverlagerung, welche unweigerlich auf die Stausituation zurückschlagen würde – ein Teufelskreis. Alle Bestrebungen zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs, die Klimaziele zu erreichen und die Treibstoffabhängigkeit vom Ausland zu reduzieren, würden sich in Luft auflösen.

4. Das Anliegen, die Finanzierung der Strasseninfrastruktur langfristig zu sichern, wie wir das beim öffentlichen Verkehr haben, ist unbestritten. Wie oben dargelegt, führt aber dieser Weg, nämlich die Initiative, nicht zum Ziel.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Herr Gasser, wissen Sie, dass die heutige, nichtzeitgemässe Strasseninfrastruktur, die jährlich zu 21 000 Stunden Stau führt, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Autos und Lastwagen im Stau um bis zu 50 Prozent hochtreibt? Staatlich verursachter CO<sub>2</sub>-Ausstoss – ist das Ihr Klimaziel?

**Gasser Josias F. (GL, GR):** Nein, überhaupt nicht, es ist ja völlig unökonomisch, unökologisch und unsinnig, Stau zu erzeugen. Deshalb brauchen wir eine gute Verkehrspolitik, die ausgewogen ist, die eben auf der einen Seite die Strasseninfrastruktur dort verbessert, wo es notwendig ist, und auf der anderen Seite eben auch die anderen Verkehrsarten wie den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr usw. entsprechend fördert. Eine solche Politik wollen wir und nicht, wie ich dargelegt habe, einen einseitigen Ausbau der Strassen. Es tut mir leid, aber wir haben die Erfahrung gemacht, dass man das Stauproblem nicht mit mehr Strassen löst. Das ist das Problem.

**Wobmann Walter (V, SO):** Herr Kollege, Sie haben vorhin das Hohelied des Klimaschutzes und der Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses usw. gesungen. Benützen denn Alternativen wie Elektrofahrzeuge oder mit Brennstoffzellen angetriebene Fahrzeuge, die kein CO<sub>2</sub> ausstossen, nicht auch die Strasse? Wo genau fahren sie denn sonst?

**Gasser Josias F. (GL, GR):** Das stimmt natürlich. Ich fahre schon lange Elektromobile – auf der Strasse. Ich sage ja auch nicht, dass wir keine Strassen brauchen würden. Gerade als Bündner bin ich mir bewusst, wie wichtig Strassen sind. Die Versorgung der Täler geschieht über die Strassen, diese sind wichtig. Es ist aber entscheidend, wo wir die Strassen bauen und mit wie viel Geld. Wenn wir einseitig nur Strassen bauen, dann haben wir das Problem nicht gelöst – ökologisch schon gar nicht, aber auch nicht verkehrspolitisch. Die Erfahrung zeigt nämlich, dass der Bau von mehr Strassen einfach mehr Verkehr erzeugt. Das kann man überall beobachten, das ist eine Tatsache.

**Mahrer Anne (G, GE):** C'est bien connu, les vaches préfèrent voir passer les trains, humer les prairies fleuries et brouter de l'herbe sans hydrocarbures. C'est essentiel pour nos fromages AOP.

Pour un financement équitable des transports, vraiment? L'équité ne figure que dans le titre de l'initiative. En effet, cette initiative veut affecter l'entier du produit de l'impôt sur les huiles minérales à la route. Actuellement, 50 pour cent de l'impôt de base sur les huiles minérales revient à la circulation routière et 50 pour cent passe dans la caisse générale de la Confédération, une partie des moyens revenant par l'un ou l'autre de ces flux au rail. Cette initiative vise donc à diminuer les recettes générales de l'Etat et à favoriser unilatéralement la route, sans tenir compte des coûts externes du trafic routier, qui restent à la charge de la collectivité. A lui seul, le trafic individuel motorisé est subventionné à hauteur de 5,2 milliards de francs par an. Plus de 5 milliards à la charge de la collectivité. Cette initiative priverait donc la Confédération de 1,5 milliard de francs de recettes. Ceci entraînerait des mesures d'économie, qui toucheraient tous les domaines, mais en particulier les transports publics, la formation, la recherche et l'agriculture, à moins que les initiants aient prévu une hausse d'impôts.

Aujourd'hui déjà, l'affectation de la taxe sur les huiles minérales au trafic routier est très élevée par rapport à d'autres taxes et à l'affectation de la taxation de l'essence à l'étranger. Dans 23 pays de l'Union européenne, la taxation totale par kilomètre parcouru est bien plus élevée qu'en Suisse. Alors que les prix de l'utilisation des transports publics augmentent, les coûts du transport automobile privé diminuent depuis plusieurs années, même sans l'initiative, en raison de véhicules plus efficaces, meilleur marché et de la chute du prix du carburant.

Cette initiative remet en question le projet FAIF pour le financement de l'infrastructure ferroviaire adopté en 2014 par le peuple et les cantons par 62 pour cent des voix. De plus, elle permettrait d'allouer bien plus de moyens financiers aux routes que ce qui serait réellement dépensé ces prochaines années selon l'Office fédéral des routes. Le Conseil fédéral écrit dans son message que si l'initiative était adoptée, cela reviendrait à prélever en quelque sorte des impôts à titre préventif, qui pourraient trouver une affectation beaucoup plus tard.

Cette initiative met un frein au transfert modal et à la réduction du trafic automobile, cela au détriment du climat et de la caisse de la Confédération. Elle constitue une attaque frontale contre l'environnement et la qualité de la vie, et elle menace les finances de l'Etat.

L'initiative dite vache à lait rendrait les transports publics plus chers et la voiture meilleur marché. Elle favoriserait un transfert du trafic du rail vers la route. Bouchons et engorgements sont déjà au programme, tout comme les atteintes à la santé. La publication de l'Office fédéral de l'environnement intitulée «Pollution de l'air et santé», parue en février 2015, vient le rappeler à quelques mois de la conférence sur le climat à Paris.

Le groupe des Verts vous invite à faire preuve de cohérence en recommandant au peuple et aux cantons de rejeter cette initiative populaire.

**Rytz** Regula (G, BE): Ich möchte Sie im Namen der grünen Fraktion bitten, die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Sie ist nicht nur ein Raubzug auf die Bundeskasse, sondern auch ein Raubzug auf den öffentlichen Verkehr und den Klimaschutz. Zu den finanziellen Kollateralschäden dieser Initiative haben wir uns ja bereits in der Rückweisungsdebatte ausführlich geäußert. Ich möchte deshalb vor allem noch auf die negativen Nebenwirkungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Klimas zu sprechen kommen.

Zum öffentlichen Verkehr: Würde die Milchkuh-Initiative angenommen, müsste ein Sparpaket von 1,5 Milliarden Franken geschnürt werden, das haben wir schon gehört. Frau Bundesrätin Widmer-Schlumpf hat vorhin auch aufgezeigt, dass davon natürlich die Bundesbereiche mit schwach gebundenen Ausgaben betroffen wären. Die Initiative muss ja auch so schnell umgesetzt werden, dass keine langfristige Gegenfinanzierung aufgebaut werden kann; man müsste

quasi von einer Sekunde auf die andere ein massives Sparprogramm in den Bundesbereichen mit schwach gebundenen Ausgaben umsetzen. Davon betroffen, das haben wir in verschiedenen Papieren des Bundesrates gesehen, wäre auch der öffentliche Regionalverkehr. Er müsste mit rund 250 Millionen Franken bluten. Das wäre vor allem eine sehr schlechte Botschaft für die ländlichen Regionen, die sich ganz klar dafür einsetzen, dass ihr öffentliches Verkehrsangebot verbessert wird. Sie brauchen die Strasse, aber sie wollen auch die Alternative ausbauen.

Die Initiative hätte aber auch indirekte Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr: Wegen des Zweckentfremdungsverbots in Artikel 1 Absatz 6 der Vorlage wären nämlich auch Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds betroffen. Genau dieser Bahninfrastrukturfonds hat in der Volksabstimmung zu Fabi aber eine sehr grosse Unterstützung gefunden. Würde nun die Milchkuh-Initiative angenommen, hätten wir in der Bundesverfassung zwei gegenläufige und widersprüchliche Bestimmungen: Die ältere – eine Lex specialis – sagt, dass bis 2030 Mineralölsteuermittel für die Finanzierung von Eisenbahn-Grossprojekten eingesetzt werden können. Die neuere sagt, dass jegliche Verwendung von Mineralölsteuermitteln für andere als die in der Initiative genannten Aufgaben nicht mehr möglich ist. Das wird sehr grosse juristische Auseinandersetzungen mit sich bringen. Vor allem wird es die bereits beschlossenen Investitionen in die Eisenbahn-Grossprojekte in der ganzen Schweiz – in Projekte, auf deren Realisierung alle Kantone sehnlichst warten – infrage stellen. Das ist sicher eine sehr negative Auswirkung, die wir stärker berücksichtigen müssen.

Dann käme es, falls die Initiative angenommen würde, zu einer absurden Situation in Bezug auf den sorgfältigen Mittelumsatz in der gesamten Verkehrsfinanzierung. Währendem dann nämlich im Bahninfrastrukturfonds Mittel fehlen werden, ist jetzt schon vorauszusehen, dass die Strassenkasse aus allen Nähten platzen wird. Sie können sich ja vorstellen, dass wir jetzt nicht von einer Sekunde auf die andere plötzlich grosse neue Strassenbauprojekte aus dem Boden stampfen können, die dann auch noch die Akzeptanz der Bevölkerung finden. Wir müssen also davon ausgehen, dass diese Strassenkasse immer dicker und dicker und dicker wird; in allen Bereichen fehlt es an Geld, aber hier hat es zu viel. Das wird bedeuten, dass man dann von Ihrer Seite Druck macht, die heutigen Strassenabgaben zu senken. Die Mineralöl- oder die Motorfahrzeugsteuern würden in der Folge gesenkt, was natürlich zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung zwischen Schiene und Strasse führen würde. Das ist dann auch eine grosse Belastung für den Klimaschutz.

Die Situation ist heute schon so, dass die Kosten für den öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren massiv angestiegen sind; es besteht eine Teuerung von 15 Prozent seit dem Jahr 2011. Die Kosten für den Autoverkehr sind aber günstiger geworden beziehungsweise sind stabil. Die Schere zwischen Schiene und Strasse würde sich noch weiter öffnen, und das würde ganz klar zu einer stärkeren Berücksichtigung der Strasse führen. Das ist in der heutigen klimapolitischen Situation ein absoluter Fehlentscheid.

Ich möchte Sie deshalb bitten, diese Initiative mit allen Mitteln zu bekämpfen. Sie führt uns verkehrspolitisch in die falsche Richtung. Wir müssen heute eine koordinierte Verkehrspolitik machen, die die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander abstimmt. Wenn diese Initiative durchkommt, dann haben Sie damit – das kann man hier auch sagen – die Stausituation auf den Schweizer Strassen verstärkt, weil nämlich alle aus Kostengründen vermehrt wieder aufs Auto umsteigen werden. Da können Sie so viele Strassen bauen, wie Sie wollen, das wird alles nichts helfen. Sie werden auf der Strasse stillstehen, und die Fahrzeuge des immer teureren öffentlichen Verkehrs werden leer durch die Gegend fahren. Damit hätten wir finanz-, klima- und verkehrspolitisch die Weichen ganz falsch gestellt.

Bitte, lehnen Sie deshalb die Initiative ab, und empfehlen Sie sie auch der Bevölkerung zur Ablehnung.



**Fluri Kurt (RL, SO):** Wir möchten noch einmal unserem Bauern darüber Ausdruck geben, dass die Verknüpfung mit der NAF-Vorlage nun nicht mehr möglich ist und deswegen eigentlich auch keine gesamtheitliche Diskussion mehr möglich ist.

Die Haltung unserer Fraktion ist unterschiedlich. Einerseits sehen Sie, dass in der Minderheit keine Vertreter unserer Fraktion zu finden sind. Die Delegation in der KVF ist der Meinung, dass die Milchkuh-Initiative abzulehnen sei. Es gibt andererseits aber auch Mitglieder des Initiativkomitees in unserer Fraktion. Es gibt Mitglieder, die finden, bevor man neue Quellen für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur sucht und findet, soll man zuerst jene Strassengelder, die man heute für andere Zwecke verwendet – sie sagen «zweckentfremdet», andere sagen «im gesamtheitlichen Kontext auch für den Verkehr verwendet» –, wieder in die Strassenkasse zurückführen.

Die Diskussion und das Werweisen über die möglichen Folgen einer Annahme der Milchkuh-Initiative ist rein hypothetisch. Klar ist einfach, dass der Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken entnommen würden. Was darunter zu leiden hätte, was dies allenfalls kompensieren könnte, darüber zu spekulieren ist heute eigentlich wenig sinnvoll. Aber es werden natürlich hüben und drüben Drohkulissen aufgebaut. Ich möchte nicht mehr länger darüber philosophieren, wie sich dann die Mitglieder unserer Fraktion am Abstimmungssonntag konkret verhalten werden.

Ein Teil unserer Fraktion wird die Initiative und damit die Empfehlung der Minderheit unterstützen, ein grösserer Teil wird sie zur Ablehnung empfehlen, und andere werden sich enthalten in Anbetracht der versäumten Diskussion über ein gesamtheitliches Verkehrskonzept.

**Graf-Litscher Edith (S, TG):** Die Milchkuh-Initiative würde dazu führen, dass künftig der Bau der Strassen – im Gegensatz zur Schienenfinanzierung – nicht durch Mehrleistungen der Nutzerinnen und Nutzer getragen würde, sondern zulasten anderer und zentraler Aufgabenbereiche des Bundes gehen würde. Die SP kämpft deshalb dagegen, dass zukünftig in Beton statt in Bildung investiert wird. Diese Ungleichbehandlung ist unfair, nicht nachvollziehbar und würde die bewährte und koordinierte Verkehrspolitik schwächen. Die von den Automobilistinnen und Automobilisten entrichteten Abgaben würden nominal stagnieren und real sogar zurückgehen. Je nach Auslegung der Initiative wäre sogar eine Senkung des Mineralölsteuerzuschlages in Erwägung zu ziehen, was in Bezug auf die Verursachergerechtigkeit vollends absurd wäre.

Die Autofahrer und Autofahrerinnen sind keineswegs die Milchkühe der Nation, wie uns heute wieder weisgemacht werden soll. Die Fahrkosten im Strassenverkehr entwickelten sich in den letzten fünfzehn Jahren mehr oder weniger gleich wie die allgemeine Teuerung. Die Betriebskosten eines Autos haben sich seit 1990 um etwa 30 Prozent erhöht, ebenso die Teuerung. Anders sieht es beim öffentlichen Verkehr aus. Dessen Fahrkosten werden durch die Teuerung beeinflusst, zusätzlich aber auch durch politische Entscheide wie Trassenpreiserhöhungen, die wir durchaus auch mittragen, oder durch Entwicklungen in der Tarifstruktur. Diese verschiedenen Faktoren führten kumuliert zu einer deutlich spürbaren Erhöhung der Billettpreise. Das folgende Beispiel macht das deutlich: Auf der stark genutzten Strecke Zürich-Bern hat sich der Preis eines Retourbillets von 50 Franken im Jahr 1990 auf 98 Franken im Jahr 2013 erhöht; er hat sich somit real, nach Abzug der Teuerung, um 65 Prozent erhöht.

Die Strassenutzerinnen und -nutzer fahren heute schon gut. Die Treibstoffkosten alleine sind nämlich nur für rund 15 Prozent der Gesamtkosten verantwortlich, die Automobilistinnen und Automobilisten zu tragen haben. Von 1970 bis 2010 sank der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Personewagen um über einen Drittel, während die Teuerung in der gleichen Zeit 200 Prozent betrug. Die Mineralölsteuersätze, bei denen letztmals 1993 die Grundsteuer und 1974 der Zuschlag angehoben wurden, stiegen seit 1970 in deut-

lich geringerem Ausmass. Die inflationsbereinigte Mineralölsteuerbelastung für eine Fahrt von 100 Kilometern ist von 1970 bis 2010 sogar gesunken, und zwar von 14 Franken auf Fr. 5.80. Die reale Belastung der Automobilistinnen und Automobilisten durch die Mineralölsteuer hat sich damit seit 1970 dank sparsamen Motoren und dem Verzicht auf eine Anpassung der Steuersätze an die Teuerung mehr als halbiert.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch einen Satz zur vermeintlichen Zweckentfremdung der Gelder. Die zweckfreie Verwendung der Gelder der Mineralölsteuereinnahmen kann beim besten Willen nicht als Zweckentfremdung oder als Vorenthaltung des nichtzweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer bewertet werden, wie uns das die Initiativbefürworter weismachen wollen. Verschiedene Volksabstimmungen haben verdeutlicht, dass es sich gemäss dem Willen der Mehrheit der Stimmbevölkerung bei den Erträgen aus Mineralölsteuern um allgemeine, dem Bundeshaushalt rechtmässig und demokratisch legitimiert zustehende Steuereinnahmen handelt.

Setzen wir die bewährte Verkehrspolitik in der Schweiz nicht aufs Spiel! Deshalb sagt die SP ganz klar Nein zur Milchkuh-Initiative.

**Allemann Evi (S, BE):** Wir haben es in allererster Linie mit einer finanzpolitischen Vorlage zu tun – verpackt in ein verkehrspolitisches Mäntelchen. Die 1,5 Milliarden Franken, die jährlich in der Bundeskasse fehlten, würden schmerzen. Der Kommissionssprecher hat heute die Liste vorgelesen, in der aufgezeigt wird, welche Bereiche ein Sparprogramm treffen würde. Es sind die klassischen Bereiche mit gesetzlich ungebundenen Ausgaben: Es würde die Bildung treffen, die soziale Wohlfahrt, aber auch die Landwirtschaft. Bei der Armee würde es uns jetzt ein bisschen weniger schmerzen, aber auch da müsste man Einsparungen machen – notabene in einer Situation, in der das Armeebudget gemäss der Mehrheit auf der rechten Seite erhöht werden soll. Das ist das eine: Die Folge wäre ein rigoroses Sparprogramm. Das andere ist der verkehrspolitische Aspekt, der in der Vorlage durchaus auch enthalten ist. Wir hätten einerseits ein riesiges Loch in der Bundeskasse, andererseits hätten wir eine Strassenkasse, die proppenvoll wäre. Es ist eine Gefahr für die Planung, dass man dann zu wild, zu offensiv, zu ineffizient plant und mehr baut, als es eigentlich nötig wäre. Damit würde sich die Spirale des Verkehrswachstums, die eigentlich uns allen nicht wahnsinnig gefällt, noch weiter drehen. Die verkehrspolitisch etwas weniger schmerzhaft Version wäre, dass wir eine Strassenkasse hätten, in der Reserven gelagert wären, die man eigentlich anderweitig investieren müsste. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten macht es keinen Sinn, in einer Kasse Geld zu lagern, es nicht auszugeben, es nicht zu investieren und auf einen Return on Investment zu verzichten. Steuern auf Vorrat in einer Kasse zu lagern macht finanzpolitisch wirklich gar keinen Sinn.

Ich komme noch kurz zu diesem Milchkuh-Gejammer, wie ich es nenne, zu dieser Opferrolle, in die sich die Initianten begeben haben. Wir haben es vorhin bei der Debatte über die Rückweisung mehrfach gehört: Die Initianten sprechen von 9,5 Milliarden Schweizerfranken, die durch die Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer jährlich generiert werden. Wenn man die Zahl ein bisschen aufschlüsselt, kann man sagen: Ja, ein Teil ist berechtigt, aber ein anderer Teil kommt so zustande, dass man die Mehrwertsteuer von 2,1 Milliarden Schweizerfranken in die 9,5 Milliarden Schweizerfranken mit einberechnet. Das ist völlig absurd. Die Mehrwertsteuer ist vorbehaltlos geschuldet. Wenn man sie als Einnahme, die unbedingt wieder der Strasse zugutekommen muss, aufzählt, ist man nicht fair. Auch die LSVA in der Höhe von 1,5 Milliarden Schweizerfranken jährlich muss in diese Rechnung mit einbezogen werden. Es ist klar: Die Mineralölsteuer und der Zuschlag werden auch mit einbezogen. Auch dort waren es Volksabstimmungen, in denen festgehalten wurde – von einer teilweise sehr satten Mehrheit und einer teilweise weniger satten Mehrheit der Schweizer Bevölke-

rung –, dass dieses Geld für einen anderen Zweck als für den Strassenbau verwendet werden soll.

Es ist auch so, dass Steuern allgemein geschuldet sind, nicht für einen bestimmten Zweck. Steuern müssen nicht dort investiert werden, wo sie erhoben werden. Die Alkoholsteuer fliesst ja auch nicht in die Förderung von Restaurants oder «Alki-Stüblis». Das wäre ja noch schöner, und das würde uns finanzpolitisch extrem unflexibel machen. Wir haben heute schon eine atypisch hohe Zweckbindung der Mineralölsteuer: Im Vergleich mit anderen Ländern Europas sind wir mit diesen 50 Prozent der Mineralölsteuer und den 100 Prozent des Zuschlags extrem zweckgebunden unterwegs, was die Strasseneinnahmen anbelangt. Es macht keinen Sinn, eine noch höhere Zweckbindung zu verlangen, als wir sie heute schon haben.

Dann wird immer wieder gesagt, die finanzielle Belastung der Autofahrenden sei enorm hoch. Das stimmt, wenn man auf die letzten Jahre zurückschaut, nicht. Die Belastung der Autofahrenden, die Kosten für jeden gefahrenen Kilometer sind gesunken. Das ist unter anderem dank effizienterer Autos möglich, die weniger Benzin schlucken. Das freut uns natürlich umwelt- und klimapolitisch, führt aber auch dazu, dass das Portemonnaie der Autofahrerinnen und Autofahrer weniger belastet ist. Es ist also schlicht nicht wahr, dass die Belastung steigt und steigt. Die Mineralölsteuer, der Zuschlag, aber auch der Vignettenpreis sind seit Jahren, teilweise seit Jahrzehnten nicht erhöht worden. Wenn man für sie die Teuerung ausgleichen würde, dann würde ich das Gejammer verstehen. Aber davon sind wir ja weit entfernt, selbst die Vorschläge der NAF-Vorlage gehen niemals in die Höhe eines Teuerungsausgleichs. Da ist das Gejammer ein vorgeschobenes, das von der Tatsache ablenkt, dass man eigentlich ein Interesse daran hat – gerade weil der Benzinverbrauch gesunken ist –, eine nachhaltige, auf andere als benzinabhängige Quellen gestützte Strasseninfrastrukturfinanzierung auf die Beine zu stellen. Die Mineralölsteuer taugt in Zukunft nicht einmal, um den Unterhalt unseres eigentlich sehr guten Strassennetzes sicherzustellen.

Wenn Sie im Sinne einer fairen Finanzierung abstimmen wollen, bitte ich Sie, heute die Milchkuh-Initiative deshalb zur Ablehnung zu empfehlen, weil sie eine unfaire Finanzierung zulasten der Allgemeinheit bedeuten würde.

*Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen  
Le débat sur cet objet est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 12.55 Uhr  
La séance est levée à 12 h 55*

## Vierte Sitzung – Quatrième séance

Mittwoch, 3. Juni 2015

Mercredi, 3 juin 2015

15.00 h

14.089

### Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative

### Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire

*Fortsetzung – Suite*

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.15 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Amherd** Viola (CE, VS): Die CVP/EVP-Fraktion beantragt Ihnen, dem Volk die Ablehnung der Initiative zu empfehlen, dies in Übereinstimmung mit dem Bundesrat, dem Ständerat und der Mehrheit Ihrer Kommission, welche mit 15 zu 7 Stimmen bei 2 Enthaltungen ebenfalls für die Ablehnungsempfehlung votiert hat.

Folgende Gründe sprechen für eine Ablehnung: Die Annahme der Initiative bedeutet Mindereinnahmen von 1,5 Milliarden Franken für den Bund. Dieses Loch muss irgendwie gestopft werden. Die Kompensation kann auf der Einnahmen- oder auf der Ausgabenseite erfolgen. Bei den Einnahmen ist dies schwer möglich, ausser die Initianten würden Mehrheiten für Steuererhöhungen beibringen oder den Verzicht auf die Unternehmenssteuerreform III akzeptieren. Unsererseits werden wir dafür nicht Hand bieten, da damit die Standortattraktivität unseres Landes und damit unsere Wettbewerbsfähigkeit massiv geschwächt würden.

Es bleibt die Ausgabenseite: Auch da sehe ich unüberwindliche Schwierigkeiten. Ein Sparprogramm von 1,5 Milliarden Franken würde die Erfüllung der Bundesaufgaben schwer infrage stellen. Die Botschaft des Bundesrates stellt offen dar, dass ein solches Sparpaket kurzfristig nur über schwach gebundene Ausgaben geschnürt werden kann. Dass dies nicht über gesetzlich gebundene Ausgaben erfolgen kann, ist klar. Die Stellungnahme des Bundesrates auf das Postulat Bieri 14.3105, «Milchkuh-Initiative. Von welchem Bauern frisst die Kuh das Gras?», zeigt deutlich auf, welche einschneidende Auswirkungen die Annahme der Initiative hätte. Der Bund müsste etwa 5 Prozent der nicht gesetzlich gebundenen Ausgaben einsparen. In diesen Bereich fallen die Gelder für Bildung und Forschung, für den öffentlichen Verkehr, die Landesverteidigung und die Landwirtschaft.

Auf Seite 9642 der Botschaft finden sich die konkreten Zahlen eines solchen Sparprogramms. Das sind beispielsweise 350 Millionen Franken weniger für Bildung und Forschung, 250 Millionen Franken Einsparungen beim Verkehr, 250 Millionen bei der Landesverteidigung, 50 Millionen bei der sozialen Wohlfahrt, 150 Millionen bei den Beziehungen zum Ausland und 200 Millionen bei der Landwirtschaft.

Wohlweislich sprechen die Initianten nicht über diese zwingenden Einsparungen im Falle der Annahme ihrer Initiative. Sie begnügen sich damit, den Rahmen des Bundeshaushaltes zu sprengen, und überlassen es dann anderen, diesen

wieder zu kitten. Aus Sicht der Initianten mag das bequem sein. Unter dem Blickwinkel einer seriösen, verantwortungsvollen Politik ist dies aber inakzeptabel.

Die CVP/EVP-Fraktion steht für eine langfristige, sichere, auf Gesetzes- und Verfassungsebene abgestützte Strassenfinanzierung ein. Mit der Milchkuh-Initiative ist dies nicht zu erreichen. Diese bringt lediglich eine Verschiebung des Problems, aber sicher keine langfristige Lösung.

Eine Strassenfinanzierung auf dem Buckel anderer wichtiger Staatsaufgaben kommt für uns nicht infrage. Im Übrigen handelt es sich, wie bereits gesagt wurde, bei der Initiative um eine reine Finanzvorlage. In den letzten Jahren hat es bei der Finanzierung der Strassen nicht an Mitteln gemangelt. Diese wurden regelmässig zur Verfügung gestellt. Es ist nicht vorwärtsgegangen wegen Einsparungen, die vor allem auf Gemeindeebene immer wieder eingereicht wurden. Deshalb ist es zu Verzögerungen gekommen, nicht wegen mangelnder finanzieller Mittel.

Wir befürworten eine Vorlage, die ein solides Finanzierungssystem und den Ausbau der Strasseninfrastruktur beinhaltet. Beim NAF ist dies der Fall. Dort werden auch Ausbauschritte und nicht nur finanzielle Möglichkeiten vorgesehen. Die Bevölkerung soll bei einer Abstimmung wissen, wozu sie Ja oder Nein sagt. Bei der Milchkuh-Initiative weiss sie das nicht, zumal sich der Initianten Höflichkeit darüber auschweigt, wo und wie Mindereinnahmen kompensiert werden sollen. Das ist schlicht nicht seriös.

Ich bitte Sie namens der grossen Mehrheit der CVP/EVP-Fraktion, die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Rime** Jean-François (V, FR): Je déclare tout d'abord mes liens d'intérêts: je suis membre du comité de l'initiative dite vache à lait; je suis président de l'Union suisse des arts et métiers (USAM), association qui considère qu'un bon fonctionnement des transports routier et ferroviaire est d'une importance primordiale pour notre économie.

Je regrette, bien sûr, la décision que nous avons prise il y a quelques heures, à une très faible majorité, de ne pas lier l'initiative dite vache à lait au débat que nous aurons sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Je répète ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire à Madame la conseillère fédérale Leuthard, qui en est consciente: la seule façon de régler le problème des transports est de se fonder sur une complémentarité, une combinaison des différents modes de transport. On l'a vu ces dernières semaines avec les accidents qui ont touché le réseau ferroviaire entre Yverdon et Lausanne, entre Lausanne et Vevey et, à plusieurs reprises, entre Fribourg et Berne: aujourd'hui, nous devons soutenir une combinaison des différents modes de transport. Si, dans le domaine du transport des personnes, j'admets tout à fait que la priorité soit donnée aux transports publics, par contre, dans le domaine du transport des marchandises et, plus particulièrement à l'intérieur du pays, la priorité reste clairement à la route.

Pour résoudre le problème des bouchons sur les autoroutes, et surtout sur la route du Saint-Gothard, j'ai demandé il y a quelques mois que l'on autorise les camions à rouler une heure de plus la nuit, soit de 4 heures – au lieu de 5 heures – jusqu'à 22 heures. La réponse du Conseil fédéral, qui refuse ma proposition de façon déterminée, me prouve, si cela était encore nécessaire, que l'on ne veut pas chercher les vraies solutions, même celles qui ne coûtent rien et qui peuvent être mises en oeuvre immédiatement. On sait que tous les projets qui nous sont actuellement soumis prendront, en effet, de très, très nombreuses années pour être réalisés, et on sait en plus que leur financement est loin d'être assuré.

Notre collègue libéral-radical Monsieur Fluri nous a dit que les membres du comité d'initiative issus de son parti étaient prêts à des compromis. Je vous confirme ici officiellement, pour le Bulletin officiel, que je suis également, en tant que membre du comité d'initiative et président de l'USAM, prêt à trouver ces solutions de compromis.

Devant l'intransigeance du Conseil fédéral et d'une majorité de ce Parlement, je me réjouis d'ores et déjà de mener une campagne extrêmement active en faveur de cette initiative, sur laquelle la votation aura lieu en début d'année prochaine. Nous mènerons cette campagne de la même façon que nous menons actuellement celle combattant la révision de la loi sur la radio et la télévision.

**van Singer Christian (G, VD):** Monsieur Rime, c'est votre dernière phrase qui m'a fait bondir. Est-ce que cela veut dire que vous allez aussi mener cette campagne-ci à coups de mensonges?

**Rime Jean-François (V, FR):** Ecoutez, Monsieur van Singer, je vous laisse la responsabilité de vos propos. Mais donnez-moi au moins un exemple de mensonge que nous aurions raconté. Comme vous n'avez pas le droit de prendre une deuxième fois la parole, vous viendrez me le dire personnellement!

**Français Olivier (RL, VD):** Je vous remercie, Monsieur Rime, pour les propositions qui ont été faites ce matin et que vous venez de présenter. Le temps à disposition pour trouver une solution est relativement limité, et c'est au Conseil des Etats que le dialogue peut se faire.

Etes-vous prêt à vous entretenir à nouveau avec la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats pour trouver une solution sur le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération?

**Rime Jean-François (V, FR):** Ne faisant pas partie de la Commission des transports et des télécommunications, je serai un peu dépourvu, mais je viendrai très volontiers faire des propositions. Je me suis déplacé la semaine dernière dans le canton de Vaud avec un conseiller aux Etats PDC, Monsieur Lombardi, qui défend bien sûr son canton dans le cadre de la votation relative au deuxième tube du Saint-Gothard. Nous avons confirmé le fait que nous étions prêts à faire certains compromis, mais que nous n'avions pas eu l'occasion de les faire jusqu'à maintenant, ce que je regrette beaucoup. Je vous remercie par ailleurs de l'excellente intervention que vous avez faite ce matin. J'aurais vraiment souhaité que l'on gagne ce vote.

**Müller-Altermatt Stefan (CE, SO):** Ich bitte Sie, die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Sie ist ein finanzpolitisches Extremwagnis, und sie unterliegt einer grundfalschen Annahme.

Über das Wagnis bezüglich der Bundesfinanzen haben sich die Kommissions- und Fraktionssprecher hinlänglich ausgelassen. Wir wissen es: Die 1,5 Milliarden Franken, welche fehlen werden, werden zwangsläufig eingespart werden müssen. Sie werden dort eingespart werden müssen, wo man die Bundesfinanzen kurzfristig auch beeinflussen kann – innerhalb von 30 Milliarden Franken. Das gibt unter dem Strich eine 5-prozentige Kürzung für Bauern, für Forscher, für die Verantwortlichen in der Armee. Ich wünsche den Befürwortern der Initiative viel Spass, wenn sie das diesen Menschen erklären müssen. So viel zum finanzpolitischen Wagnis.

Nun sagen die Initianten ja aber, dieses Wagnis müsse man eigentlich gar nicht eingehen, das hätte gar nicht entstehen dürfen, schliesslich würden die Gelder der Mineralölsteuer ja quasi widerrechtlich in die allgemeine Staatskasse fliessen und sie würden dort nur fehlen, weil vorher eine Abzocke vorliege. Das ist eben grundfalsch. Wir haben Verfassungsgrundlagen, welche aussagen, wie die Mineralölsteuer verwendet werden soll. Wir haben Beschlüsse von Volk und Ständen, welche die Ausgestaltung der Finanzströme im Verkehrsbereich abgesegnet haben. Zu suggerieren, hier werde der Strasse Geld weggenommen, welches sie zugut hätte, ist unredlich. Oder anders gesagt: Der Melker dieser Milchkuh ist niemand anderes als das Volk, weil das Volk es so wollte.

Es ist auch historisch verquer zu behaupten, der Strasse würden Gelder gestohlen. Historisch war der Benzinzoll nämlich für die allgemeine Staatskasse bestimmt. Erst später wurde eine teilweise Zweckbindung eingeführt, dies übriger im Gegensatz zu den meisten europäischen Ländern und unseren Nachbarn. Deutschland und Österreich haben die einstigen Zweckbindungen sogar aufgehoben.

Auch wenn die Initiative aus diesen Gründen schlicht unbegründet ist, darf man sich fragen, was denn passiert wäre, wenn sie angenommen würde. Es würden Steuergelder auf Vorrat angehäuft. Man würde nämlich mehr Geld in die Strassenkasse buttern, als dort überhaupt ausgegeben werden könnte. Dafür könnte man auf der anderen Seite mit grosser Wahrscheinlichkeit die Ausbauschritte von Fabi nicht mehr finanzieren. Der öffentliche Verkehr würde also wieder an Attraktivität verlieren, die Leute stiegen aufs Auto um, der Strassenverkehr würde noch dichter und gestauter, und das Eigentor der Initianten der Milchkuh-Initiative wäre perfekt.

Das gestapelte Geld hätte auch eine Ungerechtigkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zur Folge. Wenn der Schienenverkehr mehr Geld braucht, dann gehen die Billettpreise hoch. Der Nutzer zahlt einen Ausbau mit. Bei der Strasse wäre das nicht mehr möglich respektive über Generationen hinweg nicht mehr nötig. Das ist nicht gerecht, wenn man eben berücksichtigt, dass der Strassenverkehr 5 Milliarden Franken an externen Kosten verursacht, die er nicht mitträgt. Gerechtigkeit sieht anders aus.

Die Milchkuh-Initiative ist also unberechtigt, sie ist hochrisikant, sie ist ungerecht, und sie ist deshalb abzulehnen.

**Carobbio Guscetti Marina (S, TI):** Quest'iniziativa è in contraddizione con la politica finanziaria, la politica dei trasporti e la politica ambientale del nostro Paese. Abbiamo anche sentito che metterà in pericolo le recenti decisioni che il popolo svizzero ha preso in ambito della politica dei trasporti. Penso, come è stato ricordato più volte in quest'aula, al fondo per l'infrastruttura ferroviaria, adottato dalla popolazione poco più di un anno fa. Penso anche alle conseguenze che potrebbe avere sull'ampliamento previsto per il 2025 o su ulteriori progetti che potrebbero subire notevoli ritardi.

Se accettata, quest'iniziativa porterà a un aumento del traffico su strada – quindi più traffico, più ingorghi, più rumore, più inquinamento ambientale e quindi più conseguenze per l'ambiente e sulla salute in un Paese, dove comunque le immissioni dovute al traffico motorizzato restano ancora molto alte e spesso superano i limiti ammessi, come è il caso nel cantone da cui provengo. A farne le spese, se accettata, sarebbero quindi tutti i cittadini – non solo chi utilizza i trasporti pubblici bensì anche coloro che per ragioni diverse fanno uso dell'automobile. Perché vincolare tutta l'imposta di consumo sui carburanti al traffico stradale, come vogliono gli autori dell'iniziativa, vuol dire andare incontro a gravi conseguenze finanziarie che pregiudicherebbero i compiti della Confederazione e porterebbero a un piano di risparmio che si aggiungerebbe ai risparmi che il Consiglio federale ha già provvisto.

Permettetemi di ricordare qualche cifra che mostra la pericolosità di quest'iniziativa lanciata dalla lobby stradale. Attualmente il 50 per cento del gettito d'imposta sugli oli minerali, pari a 1,5 miliardi di franchi all'anno, è a destinazione vincolata. Il restante 50 per cento è a disposizione del bilancio generale della Confederazione per tutti gli altri compiti. Per risparmiare questi 1,5 miliardi di franchi si può quindi intervenire solo sulle uscite non vincolate, ossia in particolare in quei settori che sono ben elencati anche nel messaggio del Consiglio federale come la formazione e la ricerca, i trasporti pubblici, l'agricoltura e anche alcuni compiti assunti dai cantoni. Come dice il Consiglio federale nel suo messaggio, nel corso dell'esercizio 2013 queste uscite non vincolate sono ammontate a circa 30 miliardi di franchi. Per raggiungere il risparmio di 1,5 miliardi di franchi dovrebbero essere ridotti in media del 5 per cento.

Ciò significa 350 milioni di franchi che non sarebbero più a disposizione della formazione e della ricerca, il settore che sarebbe maggiormente toccato. Ciò comporterebbe tagli ai

politecnici federali, all'università, alle scuole universitarie professionali e alla formazione professionale, quindi a tutto il settore della formazione.

Il risparmio di 250 milioni di franchi dovrebbero toccare i finanziamenti dei trasporti pubblici, con tagli ad esempio al traffico regionale. Pensiamo alle conseguenze per i cantoni più periferici, come il mio, dove il finanziamento e potenziamento delle infrastrutture pubbliche di traffico regionale sono fondamentali. Quindi, le conseguenze sui cantoni non possono essere dimenticate.

Questa iniziativa è irresponsabile. Le conseguenze per i settori importanti come la formazione e i trasporti pubblici, che ho citato, sarebbero disastrosi. E sarebbero disastrosi anche per le regioni periferiche e per i cantoni, come il mio, che hanno bisogno di questi mezzi.

**Killer Hans (V, AG):** Wir hätten mit der Diskussion dieser Initiative zusammen mit der Beratung eines künftigen Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) eine einmalige Chance gehabt, eine Auslegeordnung zu den Finanzierungsmechanismen vorzunehmen. Wir haben diese Chance heute kurz vor Mittag verspielt. Beide Vorlagen wollen angesichts der künftigen Aufgaben des Strassenverkehrs eine gemeinsame finanzielle Basis schaffen, aufgrund welcher die bevorstehenden Ausbau- und Unterhaltskosten unserer Strasseninfrastrukturanlagen finanziert werden können. Es besteht zweifellos ein enger sachlicher Zusammenhang zwischen den beiden Vorlagen. Die knappe Mehrheit hat heute Morgen anders entschieden.

Wieso ist das Strasseninfrastrukturwerk der Schweiz teuer? Wir haben in unserem Land eine gute Erschliessungsdichte. Zudem haben Nationalstrassen vielfach auch regionalen und überregionalen Verkehr zu bewältigen; sie sind also nicht nur Nationalstrassen. Entsprechend gibt es sehr viele Ein- und Ausfahrten. Unsere Topografie führt dazu, dass es überdurchschnittlich viele Kunstbauten wie Brücken und Tunnels braucht. Die Anforderungen an den Lärmschutz sind in unserem dichtbesiedelten Gebiet extrem hoch. Es kommt hinzu, dass Kapazitätsausbauten oftmals nur noch bewilligungsfähig sind, wenn sie unterirdisch erfolgen. Auch sind die in den Sechziger- und Siebzigerjahren erstellten Strassen nicht für jene Anforderungen erstellt worden, für welche sie heute gebraucht werden. Dies führt dazu, dass die Aufwendungen für den Werterhalt gegenüber früher stark gestiegen sind und auch noch weiter ansteigen werden. Dadurch stehen für notwendige Netzergänzungen oder für Engpassbeseitigungen sowie Kapazitätsverbesserungen inskünftig immer weniger Mittel zur Verfügung.

Schauen wir etwas in die Zukunft. Es braucht zweifellos mehr Geld für die Infrastrukturen des Individualverkehrs und des Güterverkehrs auf der Strasse. Das sieht auch der Bundesrat so, aber er zielt für die Beschaffung dieser Zusatzmittel einmal mehr auf die Autofahrer. Eine Erhöhung der Abgaben auf dem Treibstoff scheint wesentlicher Bestandteil der bundesrätlichen Lösung zu sein. Dies widerspricht den Zielen der Initiative fundamental! Die Initiative will keine zusätzlichen Belastungen des Autoverkehrs. Dieser bezahlt bereits heute unter verschiedenen Titeln wesentlich mehr an den Bund, als er Kosten verursacht.

Bei Wegfall des heute zweckentfremdeten hälftigen Anteils der Mineralölsteuer – wir sprechen hier von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr – müssten, so hört man, andere Steuern zu dessen Kompensation erhöht werden. Der Bundesrat äusserte sich denn auch in der Medienmitteilung zur Initiative dahingehend, dass dies kaum infrage komme. Aber eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 bis 7 Rappen zulasten der Autobenutzer käme scheinbar infrage! Wo bleibt die Logik?, frage ich Sie.

Die eingereichte Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» zeigt doch, wo der Schuh drückt: Wesentliche Mittel aus dem Treibstoffverbrauch fliessen in die Bundeskasse, nämlich die erwähnten 1,5 Milliarden Franken. Dass beim Wegfall jener Gelder Budgetänderungen nötig werden, scheint klar. Dass der Bundesrat aber bereits vorsieht, dass die Bereiche Bildung, Landwirtschaft und Landesverteidi-

gung von Budgetreduktionen betroffen sein werden, zeigt, dass natürlich nicht Opfersymmetrie gefragt ist, sondern sensible Einzelbereiche als direkt betroffene Opfer dargestellt werden, um Mehrheiten gegen die Initiative zu bilden.

Die künftige anspruchsvolle Finanzierung des Unterhaltes, der Werterhaltung und der noch notwendigen Netzausbauten unserer National- und Agglomerationsstrassen ist eine äusserst herausfordernde und delikate Aufgabe. Daher wäre eine breite Diskussion dazu dringend nötig. Und es wäre sehr sinnvoll, das Thema der Volksinitiative zusammen mit dem Projekt der Finanzierung des NAF in einer breiten Auslegeordnung anzugehen. Das haben wir leider verpasst. Vielleicht würde daraus sogar der Rückzug der Initiative resultieren.

Ich bitte Sie also auch als Baufachmann, die notwendigen Mittel für ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz und für den langfristigen Erneuerungsbedarf sicherzustellen. Dies geschieht am besten durch Annahme der sogenannten Milchkuh-Initiative. Ich bitte Sie in diesem Sinne um Unterstützung der Initiative.

**Gössi Petra (RL, SZ):** Zu meiner Interessenbindung: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees der Milchkuh-Initiative.

Am 24. November 2013 lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung mit 60,5 Prozent Neinstimmen zum grossen Erstaunen der Befürworter die Erhöhung der Nationalstrassenabgabe klar ab. Die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette scheiterte auch deutlich am Ständemehr. Kein einziger Kanton unterstützte die Vorlage. Bundesrat und Parlament haben sich beide für eine Erhöhung eingesetzt. Wir tun also gut daran, uns zu überlegen, warum die besagte Abstimmung so klar verloren wurde. Würde nach dem Ständerat nun auch der Nationalrat die Milchkuh-Initiative ohne sinnvollen Gegenvorschlag zur Ablehnung empfehlen, wäre es nicht das erste Mal, dass die Meinungen zwischen Souverän und Politik auseinanderdriften könnten.

Ich bin überzeugt, dass die Anliegen der Milchkuh-Initiative in der Bevölkerung auf grosse Zustimmung stossen. Das zeigt letztlich auch die erfolgreiche Unterschriftensammlung. Innert nur einem Jahr wurden über 114 000 gültige Unterschriften gesammelt. Es ist eine Tatsache, dass die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs stetig zunimmt, obwohl die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene seit Jahren mit Milliarden von Franken vorangetrieben wird. 2013 waren in der Schweiz knapp 5,7 Millionen Strassenmotorfahrzeuge immatrikuliert. Das sind 1,6 Prozent oder über 91 000 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr. Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt. Über die Schiene werden 16 Prozent und über andere Verkehrsträger wie Wasser oder Spezialbahnen werden 7 Prozent abgewickelt. Diese Verkehrsströme zeigen, dass sich nicht alleine die Kosten auf das Mobilitätsverhalten auswirken, sondern auch Faktoren wie rasche Erreichbarkeit, Kapazitäten und individuelle Bedürfnisse für die Wahl eines Transportmittels entscheidend sind.

Die Kehrseite der steigenden Mobilität auf den Strassen sind die zunehmenden Stautunden. Wir standen 2014 mit 21 541 Stunden rund 4,6 Prozent länger im Stau als im Vorjahr, Tendenz steigend. Das kostet die Schweizer Steuerzahler, die Strassenbenutzer und die Wirtschaft jährlich 1,5 Milliarden Franken. Das Schweizer Nationalstrassennetz stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Deshalb müssen Ausbau und Unterhalt der Strasse vorangetrieben werden. Die bestehenden Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr sind bis Ende 2018 abgebaut. Der Finanzbedarf ist klar ausgewiesen. Die Milchkuh-Initiative verlangt nun, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer – rund 3 Milliarden Franken – zukünftig vollumfänglich dem Strassenverkehr zukommen sollen. Heute ist das nur zur Hälfte der Fall. Rund 1,5 Milliarden Franken fliessen in die allgemeine Bundeskasse.

Gleichzeitig sollen die Strassenbenutzer gemäss Vorschlag des Bundesrates mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer stärker zur Kasse gebeten werden, obwohl sich die Strasse bereits heute selber finanzieren könnte. Der öffentliche Ver-

kehr hat einen Kostendeckungsgrad von knapp 40 Prozent, das heisst, der überwiegende Teil der Kosten des öffentlichen Verkehrs wird von der Allgemeinheit gedeckt. Gleichzeitig werden mehr Bundesausgaben in den öffentlichen Verkehr als in die Strasse investiert. Gemäss Voranschlag 2015 sind über 60 Prozent der Verkehrsausgaben für den öffentlichen Verkehr und 36 Prozent für den Strassenverkehr budgetiert.

Die Milchkuh-Initiative macht einen vernünftigen Vorschlag zur Strassenfinanzierung, ohne dass dem öffentlichen Verkehr Mittel entzogen werden, und sie stärkt die Transparenz und das Verursacherprinzip.

Deshalb bitte ich Sie, die Initiative zu unterstützen.

**Graber Jean-Pierre (V, BE):** Aujourd'hui, les automobilistes, les motocyclistes et les transporteurs routiers paient 9,2 milliards de francs à la Confédération sous forme d'impôts, de taxes et de redevances. Sur ce montant, seuls 3 milliards sont consacrés à des dépenses liées aux infrastructures routières. Plus de 4 milliards garnissent la caisse générale de la Confédération. Les subventionnements de la route en faveur du rail dépassent les 1,5 milliard de francs.

Le degré de couverture des dépenses routières par les recettes routières atteignait 118 pour cent en 2011. Dans le langage de l'Union européenne, on dirait que les automobilistes et les transporteurs routiers sont des contributeurs nets.

Il est vrai que le taux de 118 pour cent que nous venons d'évoquer ne prend pas en compte les coûts externes générés par le trafic routier. Mais il n'intègre pas non plus les bénéfices externes, à savoir le grand apport du trafic routier à l'économie de notre pays et au bien-être de la population.

Si les utilisateurs de nos routes pouvaient constater que les montants considérables qu'ils versent à l'Etat permettent d'assurer une extension de nos infrastructures routières proportionnelle à la croissance démographique et économique ainsi qu'à l'augmentation du parc des véhicules à moteur, jamais l'initiative dont nous débattons aujourd'hui n'aurait été lancée!

Mais c'est la situation inverse qui prévaut. L'achèvement du réseau de nos routes nationales a pris beaucoup de retard. Lorsque Sion a déposé sa candidature pour les Jeux olympiques d'hiver de 2006, on prévoyait déjà d'ouvrir l'autoroute A9 jusqu'à Brigue pour ce grand événement. Près de dix ans plus tard, nous savons que nous devons attendre jusqu'en 2025 pour assister à l'ouverture des derniers tronçons de cette artère vitale. Les septuagénaires ne circuleront jamais sur la branche ouest de Bienne.

De nombreuses routes sont très régulièrement engorgées. En 2014, les autoroutes de notre pays ont été embouteillées durant plus de 21 500 heures. 85 pour cent de ces bouchons étaient imputables à une surcharge de trafic, donc à une claire insuffisance des capacités d'absorption du trafic par nos autoroutes.

De 1995 à aujourd'hui, le nombre d'heures d'embouteillage a quintuplé. A l'heure actuelle, on ne circule bien sur certaines autoroutes – notamment entre Lausanne et Genève ou entre Berne et Zurich – que les dimanches matin de novembre ou durant la nuit, lorsque le stress infligé par les radars – qui traquent plus de dépassements de vitesse véniels que de délits de chauffards – se substitue à celui provoqué par les bouchons!

Et la situation va encore s'aggraver. Selon les prévisions de l'Office fédéral des routes, 490 kilomètres du réseau de nos routes nationales seront régulièrement surchargés en 2030, dont 108 kilomètres fortement et 185 kilomètres très fortement.

Les bouchons entraînent de fortes émissions additionnelles de gaz carbonique et les pertes de temps liées à ces bouchons occasionnent annuellement un coût économique de près de 2 milliards de francs. Pas de doute: l'insuffisance des capacités de nos routes nationales est très délétère pour nos entreprises et porte atteinte à la qualité de vie des usagers de la route. En certains endroits, les conditions de

circulation sur nos autoroutes et sur nos routes peuvent être qualifiées d'inhumaines.

Nous le disons sans aucune arrière-pensée politique: le développement des infrastructures routières a été négligé durant ces dernières années. Congédiions ce malthusianisme routier! Il est temps de mettre fin à cette situation en dégageant enfin les ressources financières nécessaires au rétablissement d'une pleine fonctionnalité de nos infrastructures routières, à l'achèvement rapide du réseau des routes nationales et à l'élimination des goulets d'étranglement.

Est-ce à dire que nous sommes opposés au rail? Loin de là! Voici pourquoi: la quote-part des investissements de la Confédération a certes un peu augmenté ces deux dernières années mais, en 2014, elle ne s'élevait toujours qu'à 11,9 pour cent contre 13,2 pour cent en 2002. Cela signifie que si cette quote-part avait été la même en 2014 qu'en 2002, nous aurions dépensé 700 millions de francs de plus pour la route et le rail.

En réduisant un peu nos dépenses de fonctionnement au bénéfice des investissements publics, il serait possible de promouvoir aussi bien une extension de nos infrastructures routières qu'un développement des transports ferroviaires.

**Amherd Viola (CE, VS):** Herr Kollege, Sie haben den Autobahnbau im Oberwallis angesprochen. Dieser findet quasi vor meiner Türe statt – ich kenne ihn. Die Verzögerung hat absolut null und nichts mit mangelnden finanziellen Mitteln zu tun, sondern mit Einsparungen, die während Jahren das Projekt verzögert haben, wie bei allen geplanten Strassenabschnitten, die in den letzten Jahren in der Schweiz nicht gebaut werden konnten. Nirgends haben die Finanzen gefehlt, überall waren es Einsparungen. Wie kommen Sie dazu, so etwas zu behaupten?

**Graber Jean-Pierre (V, BE):** Madame Amherd, je connais très bien la situation qui prévaut en Valais, notamment dans le Haut-Valais, entre Sierre-Est et Brigue. Je prends cette route quatre à cinq fois par année, avec grand plaisir, c'est un paysage absolument magnifique. De mon point de vue, toutes sortes de problèmes sont en cause, notamment des entraves juridiques ou des difficultés techniques de réalisation, qui expliquent également ces retards. Néanmoins, ailleurs en Suisse, parfois, ce sont aussi des moyens financiers insuffisants qui expliquent le retard dans l'achèvement du réseau routier.

**Grossen Jürg (GL, BE):** Gerne lege ich zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Autofahrer aus einer Bergregion. Bei uns in den Bergen leben Abertausende von hochsubventionierten Milchkuhen. Ich bin dafür, dass wir unsere Landwirtschaft subventionieren, einfach etwas gezielter, als wir das vielleicht heute tun. Aber das ist ja heute nicht das Thema. Das Thema ist vielmehr, ob wir nun auch die Autofahrer wie mich in Zukunft noch stärker subventionieren sollen. Und da bin ich entschieden dagegen.

Erstens werden heute ungedeckte Kosten von – je nach Quelle – 6 bis 9 Milliarden Franken pro Jahr durch den motorisierten Individualverkehr, also durch die Autofahrer, verursacht und von der Allgemeinheit getragen. Die Autofahrer tragen also die von ihnen verursachten Kosten für Umweltimmissionen, Lärm, Zersiedelung und Unfälle schon heute bei Weitem nicht.

Zweitens soll mit dieser Autofahrer-Subvention so viel Geld für die Strasse zweckgebunden werden, dass ein riesiges Loch von 1,5 Milliarden Franken pro Jahr in die Bundeskasse gerissen würde, und dies, ohne dass damit ein einziges Verkehrsproblem konkret gelöst würde.

Da im Initiativtitel von Fairness zu sprechen, finde ich eine sehr eigenwillige Regelauslegung, um das in der Fussballsprache zu sagen. Diese Initiative gleicht vielmehr einer vorsätzlichen und höchst unfairen Schwalbe im gegnerischen Strafraum, um für die eigene Autofahrer-Mannschaft regelwidrig einen Penalty herauszuschinden. Beim Fussball führt so etwas zu einer Gelben Karte und zu einem Pfeifkonzert auf den Rängen. Dass die versammelte Autolobby nun auch

noch heftig und laut reklamiert, zeugt meines Erachtens von allzu viel Übereifer.

Ich komme aus Frutigen im Berner Oberland, einer Gemeinde mit einem Strassennetz von über 100 Kilometern; das ist mehr, als der Kanton Uri Kantonsstrassen hat. Wir geben in unserer Gemeinde jährlich netto 3 bis 5 Millionen Franken für Investitionen, Betrieb und Unterhalt der Gemeindestrassen aus. Die Strasse frisst also augenscheinlich bereits einen Grossteil unserer jährlichen Gemeindesteuereinnahmen von total rund 12 Millionen Franken weg.

Auch die Transportrechnung des Bundesamtes für Statistik vom April 2015 hat klar und deutlich bestätigt, dass keine Verkehrsnutzergruppe die verursachten Kosten vollumfänglich selbst trägt, weder im Personen- noch im Güterverkehr und weder auf der Schiene noch auf der Strasse. Die Milchkuh-Initiative sorgt also entgegen ihrem Titel nicht für eine faire Verkehrsfinanzierung, sondern sie schafft noch zusätzliche Ungleichgewichte im Verkehrsbereich. Sie steuert in die falsche Richtung.

Bitte empfehlen Sie die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» zur Ablehnung, weil sie unfair ist.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Sehr geehrter Kollege, Sie bejammern die Strassennetzfinanzierung durch Steuereinnahmen. Wissen Sie, dass der Bund von den Automobilisten und von den Lastwagen 9,2 Milliarden Franken einnimmt und davon nur etwa einen Drittel in die Strassen investiert, dass er die Kantone mit einer Brosame abpeist und dass die Gemeinden, von deren Strassen auch LSVA und Benzinsteuern eingezogen werden, praktisch nichts erhalten? Sie sind der Treiber dieser Missfinanzierung. Sind Sie sich dessen bewusst?

**Grossen Jürg (GL, BE):** Lieber Kollege Amstutz, ich glaube nicht, dass ich der Treiber dieser – aus Ihrer Sicht – «Missfinanzierung» bin. Ich habe die Transportrechnung, wahrscheinlich im Gegensatz zu Ihnen, ganz detailliert angeschaut. Dort sieht man, dass es eben genau nicht so ist, wie Sie sagen.

**Pfister Gerhard (CE, ZG):** Ich bin Mitglied des Initiativkomitees. Mit dem Entscheid, die Rückweisung an die Kommission und auch die gleichzeitige Behandlung mit dem NAF abzulehnen, hat die Mehrheit in diesem Rat das eigentlich beste Argument für diese Initiative geliefert, nämlich die Weigerung dieses Parlamentes, über eine sinnvolle Finanzierung des Strassenverkehrs nachzudenken.

Man mag der Initiative vorwerfen, dass sie Löcher in die Staatskasse reisse, aber man vernachlässigt dabei, dass der Bund seit Jahr und Tag Löcher in die Strassen und deren Finanzierung reisst, indem er der Strasse das Geld entzieht. Für den Bund liegt das Geld auf der Strasse, das hat er gemerkt, und von dort zügelt er es ab, so gut er kann. Man kann der Initiative vorwerfen, sie sei zu radikal und zu einseitig, aber dies gilt vor allem für die Mehrheit dieses Rates: Mit ihrer kompromisslosen Abwehrhaltung gegenüber der Tatsache, dass halt manchmal ein grober Klotz auf einen groben Keil gehört, liefert sie den besten Beweis dafür.

Es ist völlig unbestritten, dass es für den Ausbau und Unterhalt des Strassennetzes zusätzliche Mittel braucht. Ebenso unbestritten ist eigentlich, dass die Strassenbenützer jedes Jahr Milliarden mehr abliefern und ein substanzieller Teil davon in die allgemeine Bundeskasse und den öffentlichen Verkehr fliesst. Solche Finanzströme rühren aus einer Zeit her, in der in der Schweiz Geld im Überfluss vorhanden war und in der man sich solche Querfinanzierungen noch eine gute Weile in die Tasche lügen konnte. Niemand merkte, dass er für immer mehr Abgaben immer weniger Leistung erhielt, und niemand störte sich daran, dass die Umverteilung zunahm und Institutionen und Projekte privilegiert wurden, die hier eine bessere Lobby hatten. Seien wir doch ehrlich: Die Strasse hat in Bundesbern eine weitaus schwächere Lobby als der öffentliche Verkehr, dies, obwohl die Strasse der wichtigste und leistungsfähigste Verkehrsträger ist. Die Strasse braucht dringend eine Erneuerung und Wer-

terhaltung, wie sie der öffentliche Verkehr für sich seit Jahren selbstverständlich immer beansprucht. Selbst der Bundesrat erkennt ja an sich den Finanzierungsbedarf, aber statt das Geld, das auf der Strasse liegt, dort zu lassen und dort einzusetzen, belastet er die Strasse noch zusätzlich. Genau diesem Ansinnen will die Initiative einen Riegel vorschieben.

Ich gehe davon aus, dass die Mehrheit in diesem Rat der Auffassung ist, dass die Initiative bei einer Volksabstimmung chancenlos sei – die Kommissionssprecher haben sich ja auch in diese Richtung geäußert. Sonst würde man diese Initiative nämlich nicht einfach abschmettern und die gleichzeitige Diskussion betreffend NAF verweigern. Das kann man so sehen. Tatsächlich ist es für die Strasse schwierig, ähnliche Sympathieprojekte zu bekommen wie der öffentliche Verkehr, obwohl viel mehr Menschen auf die Strasse angewiesen sind als auf den öffentlichen Verkehr – ich will das auch nicht gegeneinander ausspielen. Aber schauen Sie sich das letzte Volksvotum an, bei dem die Strasse eine Rolle spielte, nämlich das Referendum gegen einen höheren Preis bei der Autobahnvignette: Da waren Sie sich hier drin alle einig, dass das eine extrem kleine Sache und eine Selbstverständlichkeit würde – und doch hat die Mehrheit des Parlamentes eine scharfe Widerlegung ihrer Meinung durch den Volksentscheid erfahren!

So könnte es auch bei dieser Initiative durchaus sein, dass die Einschätzung der Mehrheit, diese Initiative lasse sich ohne weitere Diskussionen und ohne Entgegenkommen bodigen, sich als falsch herausstellen könnte. Dann wird es tatsächlich so sein, dass die NAF-Diskussion zu spät kommt. Aber das ist das Gute an der direkten Demokratie: Der Souverän kann Diskussionen führen und entscheiden, wenn das Parlament das nicht will.

Ich bitte Sie, der Initiative zuzustimmen und das Geld, das auf der Strasse liegt, auch dort zu lassen.

Lassen Sie mich noch kurz etwas zur Tonalität sagen, mit der hier die Gegner und auch die Kommissionssprecher die Initiative behandeln. Sie erinnert mich etwas an die überheblichen Debatten zu anderen Initiativen, bei denen das Parlament auch glaubte, dass es sich die Sache einfach machen könne – kein Gegenvorschlag, kein Entgegenkommen –, und das Vertrauen hatte, dass die Initiative vom Volk schon abgeschmettert werde. Wenn gesagt wird, das sei ein «Raubzug» auf die Bundeskasse, dann ist schon einmal darauf hinzuweisen: Das Geld, das wir hier verteilen, das gehört nicht uns, das gehört nicht Ihnen und nicht mir, das gehört den Steuerzahlern. Sie entscheiden, mit ihren Volksentscheiden, wo das Geld hinkommen wird. Hier und nur hier gebe ich meinem Kollegen Müller-Altermatt Recht: Wenn das Volk Ja sagt zu dieser Initiative, dann ist dieser Entscheid zu respektieren und das Geld dorthin zu geben, wo es hingehört.

Mit Ihrem Nein – mit Ihrem Nein zu einem Gegenvorschlag und Ihrem Nein zu einer Diskussion zum NAF – haben Sie die Wahrscheinlichkeit für einen solchen Entscheid erhöht. Wenn Sie einen angeblichen «Raubzug» auf die Bundeskasse vermeiden wollen, müssen Sie die Initianten erster nehmen, als Sie es tun, denn die Benützer der Strasse haben aus meiner Sicht durchaus genug vom staatlichen Raubzug auf ihre Kosten.

**Badran Jacqueline (S, ZH):** Herr Pfister, zwei Schätzfragen: Was schätzen Sie, wie viel die Stadt Zürich jährlich wiederkehrend für die Strassen auf ihrem Gebiet ausgibt, und was schätzen Sie, wie hoch die Einnahmehausfälle durch die Zurverfügungstellung von Parkraum sind, auf dem sie den Landwert gemäss Bundesgericht nicht berechnen darf?

**Pfister Gerhard (CE, ZG):** Sie sind so freundlich, geschätzte Kollegin, mich um eine Schätzung zu fragen. Obwohl wir als Politiker eigentlich eine Lizenz zum ungenauen Reden haben, möchte ich hier auf Schätzungen verzichten.

**Pieren Nadja (V, BE):** Die Verkehrsdichte auf Schweizer Strassen nimmt stetig zu. Täglich staut sich der Verkehr auf

der Autobahn, in Agglomerationen und in den Städten, und das nicht nur zu Stosszeiten; nein, die Strassen sind landauf, landab überfüllt. Das Reisen von A nach B braucht viel Zeit und auch viel Nerven. Ständen Herr und Frau Schweizer im Jahr 2009 total 8029 Stunden im Stau, betrug die Staubbelastung im letzten Jahr, 2014, bereits 21 509 Stunden. Genügend Mittel für die vernünftige Instandhaltung und vor allem den dringend nötigen Ausbau unserer Strassen wären vorhanden, wenn da nicht, wie heute, ein grosser Teil der Erträge von Verbrauchssteuern auf Treibstoffen zweckentfremdet würde. Leider fliesst das Geld der Automobilisten zu einem grossen Teil nicht in den Unterhalt und den Ausbau der Strassen, sondern versickert in der allgemeinen Bundeskasse. Gleichzeitig versucht unsere Politik, dem Strassenbenützer noch mehr Geld aus dem Sack zu ziehen. Das ist schlicht nicht nötig und vor allem nicht fair. Die Strassenbenützer sollen nicht mehr länger die Milchkuh der Nation sein und für das Stopfen von Löchern in der Bundeskasse verantwortlich sein. Gelder, welche von den Strassenbenützern einbezahlt werden, sollen zweckgebunden in die Instandhaltung und den Ausbau der Strassen fliessen.

Die Verkehrsüberlastung ist eine schlechte Visitenkarte für unser Land, und die massiv steigenden Staustunden schwächen unsere Wirtschaft. Staus, das wurde auch schon erwähnt, verursachen jährliche volkswirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe. Wir können von der Wirtschaft nicht optimale Dienstleistungen fordern und gleichzeitig die dafür notwendige Infrastruktur nicht bereitstellen beziehungsweise ausbauen.

Heute haben wir die Möglichkeit, das Problem anzupacken. Unterstützen wir also die Milchkuh-Initiative, und investieren wir die Steuer- und Gebühreneinnahmen der Strassenbenützer zweckgebunden in den dringend nötigen Ausbau und Unterhalt des Schweizer Strassenetzes! Die arbeitende Bevölkerung, welche auf das Auto angewiesen ist, der Tourismus und vor allem die Wirtschaft werden es Ihnen danken.

**Piller Carrard** Valérie (S, FR): L'initiative «pour un financement équitable des transports» part d'une bonne intention puisqu'elle souhaite résoudre les problèmes de financement des tâches liées au trafic routier, qui comprennent la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales, ainsi que le transfert du transport de marchandises de la route au rail. Il est clair que cette initiative pourrait être réalisée et assurer une certaine pérennité au financement des tâches routières. Mais à quel prix? L'initiative dite vache à lait, comme elle est surnommée, creuserait un trou de plus d'un milliard de francs dans les caisses de la Confédération. Est-ce vraiment le bon moment de faire une telle proposition, avec tous les défis qui nous attendent prochainement, comme, par exemple, la réforme de l'imposition des entreprises III, qui aura également des incidences sur les finances fédérales?

Les initiants souhaitent que les taxes, redevances et impôts que paient les automobilistes soient consacrés à la route. Mais comment combler le manque d'argent dans les caisses fédérales? Aucune proposition n'est formulée par les initiants. Mais nous savons très bien où les économies devront se faire: dans les domaines de l'agriculture, de la défense, de l'éducation ou encore de la recherche. Il faudra mettre à nouveau en place un programme d'économies. Et qui dans ce Parlement acceptera de couper dans les subventions à l'agriculture, dans le développement des infrastructures de transports publics ou dans la formation? Je prends les paris: un grand nombre d'entre nous refusera de telles propositions.

Cette initiative menace également la politique des transports menée par le Conseil fédéral et le Parlement. Rappelons également aux défenseurs de cette initiative que le peuple a toujours soutenu, en votation populaire, le financement croisé dans le développement des infrastructures publiques et autoroutières. C'est pourquoi nous ne devons pas mettre en concurrence les transports publics et les utilisateurs de la route, mais nous devons maintenir et renforcer leur complé-

mentarité. En effet, les automobilistes sont également dépendants d'une bonne offre en transports publics permettant aussi de désengorger les agglomérations et de diminuer les embouteillages. Pour qu'une telle amélioration se réalise dans le trafic routier, il faudra concrétiser le projet de fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) du Conseil fédéral. Mais pour que FORTA devienne réalité, tous les acteurs impliqués dans ce dossier doivent démontrer leur capacité de dialogue et chercher ensemble un compromis constructif. Sans cela, nous allons droit dans le mur.

C'est pour toutes ces raisons que je vous invite à recommander le rejet de cette initiative qui mettra en difficulté financière les comptes de la Confédération.

**Rime** Jean-François (V, FR): Madame Piller, vous avez parlé du financement et vous êtes une spécialiste puisque vous êtes membre de la Commission des transports et des télécommunications. Alors, quelle est pour vous la hausse nécessaire du prix de l'essence pour financer les projets que l'on veut faire payer unilatéralement par les utilisateurs de la route?

**Piller Carrard** Valérie (S, FR): Nous devons nous entretenir des propositions dans le cadre du dossier FORTA. Il est clair que les 6 centimes proposés actuellement par Madame la conseillère fédérale Leuthard ne suffiront pas. Il faudra revoir cette augmentation lors des discussions en commission.

**Clottu** Raymond (V, NE): Une infrastructure routière performante est à la base de la croissance et de la prospérité. Pour mémoire, la route relie non seulement les régions, mais aussi les cultures de notre pays. Les routes sont de véritables artères vitales assurant de multiples fonctions. Au total, 84 pour cent du trafic de personnes se fait par la route. On n'accorde pas assez d'attention en Suisse à l'importance économique du mode de transport «route». Son bon fonctionnement est du reste considéré comme allant de soi, sans plus. Or, ce réseau routier constitue une partie essentielle du capital productif de notre pays. La route reste et restera, n'en déplaise à certains, le principal mode de transport à l'avenir. Il est important, primordial, de mettre en place une infrastructure de transport routier répondant aux besoins futurs par des véhicules de plus en plus performants en matière de consommation d'énergie.

De ce fait, la politique des transports ne peut pas continuer comme cela. Voici une dure réalité: malgré les milliards investis dans l'infrastructure ferroviaire, on ne constate aucun déplacement du trafic de la route vers le rail. Bien au contraire, bien que ces fonds soient massivement détournés par une politique idéologique, la route ne cesse d'augmenter sa part dans les transports. Ainsi, 80 pour cent des prestations de transport du trafic intérieur passent par la route; cette proportion est de 70 à 75 pour cent dans l'import/export. Ces quelques chiffres démontrent clairement que la route est le mode de transport numéro un et qu'elle le restera en raison notamment de rapides progrès technologiques.

Madame la conseillère fédérale, si vous ne voulez pas subir un même échec que celui qui s'est produit lors du référendum sur le prix de la vignette autoroutière, il serait temps que vous teniez compte de ces faits incontestables et que vous choisissiez d'orienter la politique des transports en conséquence. Il va de soi que la Suisse a besoin à la fois des transports publics et du trafic privé. Mais l'aménagement nécessaire de l'infrastructure routière a du mal à démarrer, parce que, chaque année, des milliards de francs récoltés auprès des usagers de la route sont détournés au profit du rail et de la caisse fédérale.

Les indispensables élargissements, contournements – je pense à mon canton, plus particulièrement à la population du Locle et de La Chaux-de-Fonds –, ainsi que la suppression de goulets d'étranglement, sont constamment reportés afin de financer des projets qui n'ont très souvent aucun rapport avec la route.



Cette situation est intolérable et ne peut plus durer. Depuis des décennies, les automobilistes sont traités comme des vaches à lait, le produit de leurs taxes servant à financer d'autres modes de transport et à alimenter les caisses fédérales: hausses constantes des taxes et redevances, produit des amendes inscrit aux budgets publics, alimentation du budget fédéral, subventions transversales en faveur du trafic ferroviaire.

Par contre, la route, qui est, et de loin, le principal mode de transport de notre pays, ne dispose que d'une fraction des importantes recettes qu'elle génère. Sur les plus de 9 milliards de francs récoltés en taxant les usagers de la route au niveau fédéral, 30 pour cent seulement sont affectés aux aménagements routiers. Avec ce «détournement massif de fonds», on ne fait que le strict nécessaire pour les routes, et les projets importants restent en plan.

Chaque automobiliste, transporteur, habitant des zones touchées en a fait l'amère expérience: aux heures de pointe, on n'avance plus qu'au pas sur de nombreux tronçons. Aujourd'hui, on compte déjà quelque 21 000 heures d'attente dans les bouchons sur les routes nationales. Ces attentes provoquent des pertes économiques de plus de 1,8 milliard de francs. Lorsque la capacité fait défaut, même le moyen de transport le plus moderne ne sert plus à rien. Il est donc urgent de remettre en forme l'infrastructure routière suisse et de rectifier le tir par un financement équitable des transports. Le dogmatisme doit enfin cesser.

En conséquence, je vous invite à recommander au peuple et aux cantons d'accepter cette initiative populaire.

**Böhni Thomas (GL, TG):** Im Sinne eines effizienten Ratsbetriebs möchte ich mich kurzhalten und zwei wichtige Punkte ansprechen.

Der Bundesrat lehnt die Initiative klar ab, da diese Vorlage eine vollständige Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Strassenverkehr vorsieht. Die Initiative widerspricht dem Grundsatz, dass Steuern meistens voraussetzungslos geschuldet sind. Auch ausschlaggebend für die Ablehnung sind die negativen Auswirkungen der Initiative auf den Bundeshaushalt. Wir dürfen doch nicht glauben, dass die fehlenden 1,5 Milliarden Franken im Bundeshaushalt einfach eingespart werden können, zumal gerade die Initianten eine Aufstockung der Armeegelder und der Landwirtschaftsgelder befürworten. Wie soll das gehen? Dieses Sparprogramm von 1,5 Milliarden müsste zudem sofort umgesetzt werden. Dies wäre fahrlässig, da die Initianten mit keinem Wort sagen, woher die fehlenden Mittel für Bildung, Landwirtschaft, Armee usw. kommen sollen.

Der Versuch, mit dieser Initiative mehr Verursachergerechtigkeit zu schaffen, ist eine Illusion. Wir wissen, dass der Strassenverkehr wesentliche externe Kosten zur Folge hat, welche bis zum heutigen Tag noch nicht beziffert und noch nicht abgegolten werden, sei es durch den CO<sub>2</sub>-Ausstoss, der das Klima zusätzlich anheizt, sei es durch die Luftverschmutzung, welche die Krankenkassen zusätzlich belastet. Klima- und umweltpolitisch hat diese Initiative dementsprechend eher einen negativen Effekt. Indem wir z. B. der Bildung Geld wegnehmen, schwächen wir den zukünftigen Werkplatz Schweiz massiv. Dies dürfen wir nicht tun, da wir die Zukunft unter anderem mit Innovation am ehesten erfolgreich meistern können.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der GLP-Fraktion, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Sie reihen sich hier ja nahtlos in die Reihe jener ein, die die Landwirte als «menschliche Schutzschilder» vorschieben. Sind Sie sich bewusst, dass seit dem Jahre 2004 bis heute die Landwirtschaftsausgaben gesunken sind, und zwar in Franken und Rappen gesunken sind?

**Böhni Thomas (GL, TG):** Die aktuelle Debatte über unser Budget hat ja gezeigt, wo gespart wird und wo nicht gespart wird.

**Wasserfallen Christian (RL, BE):** Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Es war ja erstens ausgerechnet auch die grünliberale Fraktion, die bei der Kultur sämtliche Subventions-schleusen aufgetan hat, und zweitens sprechen Sie von einer «abenteuerlichen» Initiative. Ich erinnere an Ihre eigene Initiative «Energie- statt Mehrwertsteuer», welche doch den ganzen Staatshaushalt massiv stärker auf die Probe gestellt hätte. Dort wäre es um 21 Milliarden Franken gegangen.

Jetzt meine Frage: Wenn Sie so argumentieren, dass offenbar der Verkehr seine eigenen Kosten nicht deckt, warum sind Sie dann nicht dafür, dass der Verkehr mehr Geld für sich beanspruchen kann, als das heute der Fall ist? Das wäre doch eine Absenkung der Umverteilung, was wir hier machen würden.

**Böhni Thomas (GL, TG):** Ich habe ja in meinem Votum erwähnt, dass die Steuern generell voraussetzungslos geschuldet sind. Was das Budget betrifft, möchte ich betonen, dass die GLP die einzige Partei ist, die eigentlich das Budget einhalten will.

**Schibli Ernst (V, ZH):** Herr Kollege, ständig wird in dieser Debatte die Landwirtschaft angesprochen. Ich möchte Sie einmal fragen, wie Sie dazu kommen, die Landwirtschaft ständig als Gewinner der Budgetberatungen darzustellen. Wenn der Bundesrat, wie beim Budget 2015, bei der Landwirtschaft 130 Millionen Franken gekürzt hat und die Bauern im Parlament wieder 100 Millionen Franken zurückgewinnen konnten – wie viel hat dann die Landwirtschaft gewonnen?

**Böhni Thomas (GL, TG):** Frau Bundesrätin Widmer-Schlumpf hat ja in der Budgetdebatte erklärt, wie das zustande kam. Ich glaube, ich muss das hier nicht wiederholen. Es ist eine Aufstockung insofern, als wir in den letzten Jahren keine Teuerung gehabt haben.

**Girod Bastien (G, ZH):** Ziel der Politik sollte es sein, Win-win-Lösungen zu finden. Diese Initiative präsentiert eine Lose-lose-Lösung. Verlierer sind Umwelt, Staatshaushalt, ländliche Regionen und nicht zuletzt auch die Autofahrer.

Was die Umwelt betrifft, so hatten wir einen Preistrend beim öffentlichen Verkehr nach oben und beim motorisierten Individualverkehr gegen unten. Das hat auch der Preisüberwacher gesagt. Diesen Preistrend würde man nochmals stark verstärken. Das würde zu einer Verlagerung zum motorisierten Individualverkehr führen, dann gäbe es weniger öffentlichen Verkehr. Es ist klar und, glaube ich, in diesem Saal auch nicht bestritten, dass das nicht gut für die Umwelt, nicht gut für das Klima, aber vor allem nicht gut für den Flächenverbrauch wäre, weil die Bahn und der öffentliche Verkehr vier- bis fünfmal weniger Fläche brauchen. Das ist in einem Land mit knappen Flächen sicher ein wichtiges Argument.

Bezüglich Staatshaushalt wurde schon erläutert, dass 1,5 Milliarden Franken von heute auf morgen eingespart werden müssten, und da würde bei Bildung, Forschung, Armee und Verkehr eingespart. Auch beim regionalen Personenverkehr würde eingespart werden müssen, bei der Landwirtschaft und bei den Beziehungen zum Ausland – ich weiss, dass das für die SVP kein Problem ist. Das Ziel ist ja eh die Isolation der Schweiz, aber für andere Parlamentarier müsste das ein Argument gegen die Initiative sein.

Zu den ländlichen Regionen: Hier wird mit der Initiative einfach nicht weit genug gedacht. Man spricht ja immer von Quersubventionen. Wenn man jetzt einfach sagt, der öffentliche Verkehr werde gesamthaft betrachtet, führt das natürlich dazu, dass der städtische öffentliche Verkehr bzw. der öffentliche Verkehr von Zentrum zu Zentrum im Vordergrund steht. Dieser ist ja eigentlich hochrentabel, aber finanziert natürlich auch den ländlichen öffentlichen Verkehr. Sie kennen die Zahlen nicht, Herr Amstutz. Und wenn Sie natürlich diesen Kostendruck auf den öffentlichen Verkehr verursachen, wird das nicht dazu führen, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den Zentren und zwischen Bern und Zürich reduziert wird. Es wird natürlich in den ländlichen Re-

gionen reduziert. Das ist das Problem, und deshalb werden auch die ländlichen Regionen verlieren. Das wird dazu führen, dass Kinder, Betagte, Besucher, Touristen in ländlichen Regionen einfach den öffentlichen Verkehr nicht verwenden können. Diese Personen sind nicht reine Nutzer des öffentlichen Verkehrs, das sind auch Autofahrer. Und das führt mich zum nächsten Punkt.

Die Initiative versucht, einen Keil zwischen die Nutzer des öffentlichen Verkehrs und die Autofahrer zu treiben. Doch jeder Autofahrer ist auch einmal Nutzer des öffentlichen Verkehrs: zuerst einmal als Kind, wenn er zur Schule geht, dann, wenn er betagt ist, nicht mehr Auto fahren kann und auf Besuch geht. Diesen Unterschied zu machen ist einfach nicht richtig. Jeder Autofahrer ist auch einmal Nutzer des öffentlichen Verkehrs und ist froh um dieses Angebot, um diesen Service public und darum, dass es eben auch in ländlichen Regionen ein Angebot hat, dass man auch in ländlichen Regionen eine gewisse Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr hat.

Ein weiterer Punkt, wieso Autofahrer natürlich auch vom öffentlichen Verkehr profitieren, ist, dass man ohne öffentlichen Verkehr oder mit einer weiteren Verlagerung auf die Strasse einfach die Kapazitäten nicht hätte. Herr Amstutz, unsere Städte sind gebaut. Wie wollen Sie in Zürich die Spuren ausweiten wie in Amerika, damit genügend Autos durchfahren können? Sie können nicht einfach das Niederdorf abreissen; vielleicht wollen Sie das, aber das will die Bevölkerung sicher nicht. Sie müssen einfach akzeptieren, dass der motorisierte Individualverkehr vier- bis fünfmal mehr Fläche verbraucht als der öffentliche Verkehr. Die Fläche muss man irgendwo haben. Wenn man mit dem motorisierten Individualverkehr gleich viel Personen transportieren will wie mit dem öffentlichen Verkehr, braucht man viel mehr Fläche; das bedeutet auch viel weniger Kulturland oder viel weniger wertvolle Fläche in der Stadt.

Deshalb bitte ich Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Es ist, wie gesagt, eine Lose-lose-Initiative, bei der es am Schluss nur Verlierer gibt.

**Giezendanner Ulrich (V, AG):** Sie sprechen vom effizienten öffentlichen Verkehr. Wie erklären Sie der Bevölkerung, dass der Zuwachs auf der Strasse letztes Jahr 3 Prozent und der Zuwachs beim öffentlichen Verkehr null Prozent war? Null! Wir haben auf der Strasse 85 Prozent der Personen, auf der Schiene haben wir 15 Prozent. Wie erklären Sie das?

**Girod Bastien (G, ZH):** Es ist eben so, dass der öffentliche Verkehr nicht weiter zugenommen hat, und das ist eigentlich ein beängstigender Trend. Das hat natürlich damit zu tun, dass die Preise beim öffentlichen Verkehr zugenommen haben, während sie beim motorisierten Individualverkehr abgenommen haben. Die Initiative würde das massiv, schockartig verstärken. Das ist selbstverständlich eine Entwicklung in die falsche Richtung. Wenn wir es mit dem haushälterischen Umgang mit dem Boden ernst meinen, dann dürfen wir keine solche Politik machen.

**Wobmann Walter (V, SO):** Sie haben vorhin vom öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum gesprochen. Nun meine Frage: Wo fährt der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum mehrheitlich: auf der Schiene oder auf der Strasse?

**Girod Bastien (G, ZH):** Sehen Sie, der öffentliche Verkehr insgesamt wird durch diese Initiative geschwächt. Die Initiative treibt einen Keil zwischen den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Verkehr bekommt die Unterstützung nicht mehr, und das führt dazu, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum reduziert wird. Darunter leiden alle, die gesamte Bevölkerung, auch die Autofahrer.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Geschätzter Kollege, ich kann nicht mitdiskutieren, wenn es darum geht, wie die Strassenverbreiterung im Niederdorf erfolgen soll, aber ich habe eine Frage: Sie behaupten hier, der Umwelt zuliebe dürfe man die

Milchkuh-Initiative nicht annehmen. Sie sind ja ein studierter Mann. Wie kommen Sie zu dieser Aussage, in Anbetracht der Tatsache, dass die vom Staat durch einen nichtzeitgemässen Ausbau der Strasseninfrastruktur verursachten 21 000 Stautunden enorme CO<sub>2</sub>-Tonnagen mit sich bringen? Soll man das nicht korrigieren?

**Girod Bastien (G, ZH):** Ja gut, Herr Amstutz, mit dieser Frage zeigen Sie eigentlich, dass Sie nicht zu einem etwas komplexeren Denken fähig sind. (*Unruhe*) Denn Sie wissen genau, dass der Stau dazu führt, dass die Leute insgesamt weniger Auto fahren. Das wissen Sie eigentlich, aber Sie wollen es nicht zugeben.

**Präsident (Stahl Jürg, zweiter Vizepräsident):** Das Wort für eine kurze persönliche Erklärung hat Herr Amstutz; er wurde persönlich angesprochen. Das steht ihm zu.

**Amstutz Adrian (V, BE):** Ich will Herrn Girod nicht belehren, da er wahrscheinlich mehr Schulunterricht genossen hat als ich als gelernter Maurer. Aber ich kann Ihnen etwas sagen, Herr Girod: Ich bin lieber einer der gescheiterten Dummen als einer der dümmen Gescheiterten.

**Streiff-Feller Marianne (CE, BE):** Die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung», welche die Initianten vor zwei Jahren am Autosalon lanciert hatten, bekam wie die meisten volkstümlichen Initiativen einen Übernamen: Milchkuh-Initiative. Die Begründung der Initianten: Sie, die Autobesitzer, würden gemolken wie Kühe und stünden trotzdem im Stau.

Das Bild der Milchkuh ist vielleicht nicht ganz falsch. Aber in einem anderen Sinne: Die Milchkuh wird subventioniert, und zwar massgeblich. Was meine ich damit? Mit der Initiative soll die vollständige Zweckbindung von sämtlichen im Strassenverkehr anfallenden Steuern und Abgaben wie Mineralölsteuer und Autobahnvignette in der Verfassung verankert werden, und zwar mit der Behauptung, der Strassenverkehr finanziere sich, im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, vollständig selber. Wir alle wissen aber: Das stimmt so überhaupt nicht. Im Gegenteil: Ein sehr ansehnlicher Teil der Kosten des Individualverkehrs wird aus allgemeinen Steuer-geldern bezahlt, und zwar auf Bundes- wie auch auf Kantonebene. Ich erwähne beispielsweise die Kosten für Unfälle, Installationen zur Strassensicherheit, das Personal der Autobahnpolizei, die Strassenreinigung und vieles mehr. All diese Aufwendungen werden nicht aus den Erträgen der Mineralölsteuer auf Treibstoffen und aus der Autobahnvignette bezahlt. Hinzu kommt das ganze Netz der Gemeindestrassen. Ein grosser Teil der Mittel für die Gemeindestrassen stammt nicht aus Strassengeldern. Davon sprechen die Initianten nicht. Also werden doch die Automobilisten und Automobilistinnen – analog zu den Milchkühen – in hohem Masse subventioniert. Wer nun mit der Forderung daherkommt, dem Strassenverkehr zweckgebunden die Gesamtheit der Erträge aus den Abgaben für die Mineralölsteuer auf Treibstoffen und für die Autobahnvignette zuzuführen, und es in Kauf nimmt, damit ein Riesenloch in die Bundeskasse zu reissen, liegt meines Erachtens völlig daneben.

Die Initianten argumentieren auch mit der Forderung nach Kostenwahrheit. Hierbei stellen sie den individuellen Strassenverkehr dem öffentlichen Verkehr gegenüber, nicht zuletzt unter Beizug der obenerwähnten Unwahrheit des sich selbst finanzierenden Strassenverkehrs. Lassen Sie mich zum Thema Kostenwahrheit das Bild aus einer wissenschaftlichen Studie gebrauchen: Wenn ich mit meinem Fahrrad unterwegs bin, brauche ich dafür im Schnitt 12 Quadratmeter Verkehrsfläche. Dem Auto müssen wir 120 Quadratmeter zur Verfügung stellen. Wenn ich mit dem öffentlichen Verkehr reise, sind es 25 Quadratmeter. Zu praktisch allen Argumenten der Befürworter liessen sich ähnliche Gegen-darstellungen anbringen.

Zusammenfassend ist festzustellen: Eine Annahme der Initiative würde der Staatskasse unzumutbare Einbussen bringen. Zudem würde das der koordinierten Verkehrspolitik des

Bundes nur schaden, weil es ganz klar zur krassen Ungleichbehandlung der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs auf der einen und der Autofahrerinnen und Autofahrer auf der anderen Seite führen würde.

Ich bitte Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Giezendanner Ulrich (V, AG):** Sehr geehrte Frau Streiff, Sie haben über den Kostendeckungsgrad des Strassenverkehrs gesprochen und gesagt, der Strassenverkehr würde seine Kosten bei Weitem nicht decken. Sie haben vor drei Wochen lesen können – ich bin überzeugt davon, dass Sie es gelesen haben –, dass 90 Prozent der Kosten im Strassenverkehr gedeckt sind; beim öffentlichen Verkehr sind es 48 Prozent. Meine Frage: Wo werden die 1,5 Milliarden Franken LSVA-Gelder gutgeschrieben? Wir bezahlen 1,5 Milliarden Franken. Warum ist dieser Betrag nicht in der Strassenrechnung enthalten?

**Streiff-Feller Marianne (CE, BE):** Ich denke, diese Fragen werden bei der Beratung des NAF beantwortet werden.

**Giezendanner Ulrich (V, AG):** Nein, nein, Ihnen stelle ich diese Frage: Ich möchte wissen, warum die 1,5 Milliarden Franken an LSVA-Geldern nicht der Strasse gutgeschrieben werden.

**Streiff-Feller Marianne (CE, BE):** Es steht in der Verfassung, wofür diese Gelder gebraucht werden. Wir halten uns an die Verfassung; dort ist das genau definiert.

**Herzog Verena (V, TG):** Der Umwelt, den Finanzen und der Bodenfläche Sorge zu tragen liegt in der Verantwortung jedes Einzelnen und im Interesse von uns allen. Wenn Frau Nationalrätin Streiff mit dem Velo von Zürich nach Bern fahren will, ist das doch wunderschön. Aber Autofahrer, Motorradfahrer und Lastwagenfahrer, sie alle sind Opfer einer neuen Religion, aber nicht etwa des Islams, des Christentums oder des Judentums. Nein, die Rede ist von der sogenannten Klimareligion – obwohl sie heute noch gar nicht so viel erwähnt worden ist, schwingt sie im Hinterkopf bei all jenen Leuten mit. So, wie früher von denselben Protagonisten das Waldsterben heraufbeschworen wurde, damit diese sich als Retter der Wälder aufspielen konnten, beschwört man heute den Klimawandel herauf und deklariert diesen als Problem, um sich nachher als Retter des Klimas, ja als Retter der ganzen Welt aufspielen zu können. Obwohl von vielen Wissenschaftlern längst widerlegt, lautet der Glaubenssatz nach wie vor, das vom Menschen verursachte CO<sub>2</sub> verursacht die Klimaerwärmung. Ohne menschlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss wäre die Welt gerettet. Dass es früher auch schon und ohne Zutun des Menschen Eiszeiten und Wärmeperioden gab, wird grosszügig ausgeklammert.

Prominentes Opfer dieser Klimareligion sind die Autofahrer. Geht es nach den Idealvorstellungen der Anhänger der Klima-Glaubensgemeinschaft, müsste das Autofahren wohl per sofort verboten werden. Da dies politisch aber nicht mehrheitsfähig wäre und niemand auf die Tausende von Gütern verzichten will, die tagtäglich von Lastwagen für uns transportiert werden, versucht man stattdessen, den motorisierten Individualverkehr von der Strasse zu ekeln und den Lastwagenverkehr mit Zusatzschlaufen zu torpedieren. Für den motorisierten Verkehr werden immer schlechtere Bedingungen geschaffen. Der Verkehrsfluss wird sabotiert, Parkplätze in den Städten werden auf ein Minimum reduziert, Autofahrer als Umweltsünder diffamiert. Sie werden mit immer höheren Steuern und Abgaben belastet, und man weigert sich gleichzeitig, das so eingenommene Geld wieder zugunsten des Erhalts und der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu investieren. Vielmehr wird das Geld zweckentfremdet oder versickert irgendwo in der Bundeskasse, Frau Bundesrätin.

Die Folge einer schlechtausgebauten Strasseninfrastruktur: 21 500 Stunden stehen die Strassenbenützer mittlerweile jährlich im Stau; das haben wir schon gehört, aber es lohnt sich, das einfach zu wissen. Zwei Drittel dieser Stautunden

sind auf das nicht mehr bedarfsgerechte Strassennetz zurückzuführen, und das, obwohl sich seit den Sechzigerjahren die Abgaben für Autofahrer mehr als versechsfacht haben. Jährlich 9,5 Milliarden Franken zahlen Strassenbenützer dem Staat via die verschiedenen Steuern. So kann und darf es nicht weitergehen. Es kann doch nicht sein, dass sich Bundesrat, Kantonsregierungen, Kantonsparlamente über fehlende Geldmittel beklagen, während gleichzeitig die Autofahrer immer stärker vom Staat geschröpft werden. Wir dürfen doch nicht aufgrund abstruser Ideologien unseren Wohlstand riskieren, indem wir unser Strassennetz vernachlässigen und dadurch unsere Mobilität einschränken. Dies wäre für die Wirtschaft, für Gewerbler und damit eben für uns alle ein schwerer Schlag.

Es kann doch nicht sein, dass wir alle Bürger bevormunden und sie in der Wahl der Verkehrsmittel einschränken, indem wir eine gigantische Zwangsumverteilungsübung durchführen. Warum sollte nicht jeder die Kosten bezahlen müssen, die er verursacht? Weshalb werden Autofahrer auch gleich noch für die Kosten des öffentlichen Verkehrs zur Kasse gebeten? Lassen wir doch den Bürgern wieder die freie Wahl, welche Verkehrsmittel ihnen am besten behagen. Selbstverständlich gehört zu dieser freien Wahl auch, dass nicht das eine subventioniert und das andere gegängelt wird. Um dies sicherzustellen, brauchen wir unbedingt ein Ja zur Milchkuh-Initiative, damit Steuern und Abgaben der Strassenbenützer künftig wieder in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Vielen Dank für Ihre Zustimmung.

**Girod Bastien (G, ZH):** Habe ich richtig verstanden, dass Sie den Zusammenhang zwischen Klimaerwärmung und menschengemachtem CO<sub>2</sub>-Ausstoss verneinen? Wenn das so ist, wo haben Sie das gelesen? Ist etwa die «Weltwoche» Ihre Bibel?

**Herzog Verena (V, TG):** Man weiss – das wissen auch Sie ganz genau –, dass der natürliche Treibhauseffekt vor allem durch Wasserdampf verursacht wird.

**Badran Jacqueline (S, ZH):** Geschätzte Kollegin, ich habe vorhin Herrn Pfister eine Schätzfrage gestellt, die er natürlich selbstredend nicht beantworten konnte, denn wo man nicht hinschaut, da merkt man auch nicht, dass etwas existiert. Jetzt sage ich Ihnen, wie viel es ist: Es sind 400 Millionen, (*Zwischenruf Herzog: Sie dürfen nur eine Frage stellen, keine Aussage machen!*) 400 Millionen Franken, die ich jährlich wiederkehrend als Steuerzahlerin – die, wie 50 Prozent aller Haushalte in Zürich, nicht Auto fährt – für den Tiefbau in der Stadt Zürich zahle. Finden Sie, dass das mit Ihrer Aussage übereinstimmt, die Verkehrsträger sollten es selber zahlen? Denn das finanziert der motorisierte Individualverkehr nicht selber.

**Herzog Verena (V, TG):** Es gibt tatsächlich Kosten, die von der Stadt, von der Gemeinde oder vom Kanton übernommen werden, auch bezüglich der Infrastruktur – da gebe ich Ihnen Recht. Doch die Strassenbenützer zahlen jährlich 9,5 Milliarden Franken an den Staat. Ich denke, dass das einfach viel zu viel ist, zumal das noch umverteilt wird.

**Hardegger Thomas (S, ZH):** Die Volksinitiative fordert eine faire Verkehrsfinanzierung. Dem kann ich zustimmen. Das würde für den Strassenverkehr aber zu höheren Kosten führen. Eine Studie zu den externen Kosten belegt nämlich, dass der Strassenverkehr bei Weitem nicht für die Kosten aufkommt, die durch ihn verursacht werden. Dabei wird er noch von Kosten entlastet, indem etwa die Gesundheitskosten bezüglich des Velo- und Fussverkehrs, die von der Strasse verursacht werden, den Opfern angelastet werden. In der Rechnung der Initianten wird immer gerne verschwiegen, dass die meisten Kantons- und Gemeindestrassen aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Mit dem beabsichtigten Griff in die Bundeskasse gewichten die Initianten die Finanzierung der Strasseninfrastrukturen höher als etwa diejenigen für die Bildung und die Forschung, die Landwirt-

schaft, die Landesverteidigung oder den öffentlichen Regionalverkehr. So werden 1,5 Milliarden Franken in der Bundeskasse fehlen. Mit der Priorisierung des freien Autofahrens gegenüber allen anderen Staatsaufgaben werde ich an die absurden Volksbewegungen der Achtziger- und Neunzigerjahre erinnert. Unter dem Titel «Freie Fahrt für freie Bürger» traten Einthemenparteien auf. Sie allesamt erstickten an der eigenen Unvernunft.

Die Initiative verlangt, dass die Zweckentfremdung von sogenannten Strassengeldern verhindert wird. Damit wird auch die Umsetzung von Fabi betroffen sein, denn die Formulierungen im Initiativtext bestimmen, dass die Bahninfrastrukturen nicht über Strassengelder finanziert werden dürfen. Mit der Forderung, den gesamten Ertrag der Mineralölsteuer für die Strasseninfrastrukturen zu verwenden, missachtet die Initiative die von der Bevölkerung mit 62 Prozent Jastimmen beschlossene Finanzierungsweise der Bahninfrastruktur.

Ziel der Initiative ist es offensichtlich, eine koordinierte Verkehrspolitik zu verhindern, zugunsten der Strasse und zulaisten des öffentlichen Verkehrs. Die Initianten behaupten, die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen zu wollen. Mit der Initiative machen sie genau das. Das ist umso stossender, als der Kostendeckungsgrad bei der Schiene höher ist als bei der Strasse. Die Initianten verlangen, dass massiv mehr Mittel in die Strasseninfrastrukturen fliessen sollen. Nach Annahme der Initiative wären diese bis 2030 finanziell gesichert, ohne dass die Nutzerinnen und Nutzer jemals eine Anpassung ihrer Beteiligung in Kauf nehmen müssten. Seit 1974 ist der Mineralölsteuerezuschlag nicht erhöht worden – das wären dann insgesamt 56 Jahre ohne Teuerung, obwohl das Angebot um zusätzliche Fahrspuren, Dutzende neuer Tunnel und Brücken erhöht worden ist.

Im Bahnverkehr wird der Angebotsausbau seit Jahren mit regelmässigen Billettpreisadjustierungen durch die Nutzerinnen und Nutzer immer noch stärker abgegolten. Wir haben damit die absurde Situation, dass die ökologischen Verkehrsmittel immer teurer werden, die umweltbelastenden Verkehrsmittel werden billiger. Damit wird der Erfolg des öffentlichen Verkehrs gezielt torpediert. Aber was nützt es dem gewerblichen Verkehr, wenn durch die Rückverlagerung des Pendlerverkehrs auf die Strassen die Stautunden erhöht werden? Wenn die Initianten die faire Verkehrsfinanzierung wirklich anstreben würden, müssten sie sich entschlossen für ein Mobility-Pricing-System einsetzen. Davon habe ich aber noch nichts gehört.

Empfehlen Sie deshalb die Milchkuh-Initiative zur Ablehnung.

**Thorens Goumaz Adèle (G, VD):** L'initiative dite vache à lait veut renforcer massivement le financement voué au trafic automobile individuel, au détriment du financement de la formation et de la recherche, de la prévoyance sociale ou de l'agriculture. Les coupes budgétaires que l'initiative impliquerait en détournant 1,5 milliard de francs des caisses de la Confédération au profit des automobilistes pourraient en outre toucher le domaine des transports publics, alors qu'il est précisément impératif d'encourager aujourd'hui le transfert modal. Ce ne sont pas les infrastructures routières qui doivent être privilégiées financièrement, mais les transports publics et la mobilité douce.

A quelques mois de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques de Paris, l'initiative dite vache à lait constitue une provocation intolérable de la part de ceux qui refusent encore et toujours de prendre leurs responsabilités face aux avertissements répétés de la communauté scientifique à propos des changements climatiques. En Suisse, rappelons que les transports sont, avec une part de 32 pour cent, la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. Les voitures de tourisme occupent dans ce contexte une place centrale, puisque près de 70 pour cent des émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport leur sont dues. De fait, malgré l'obligation imposée aux importateurs suisses de véhicules de réduire les émissions moyennes des voitures

de tourisme nouvellement immatriculées en Suisse à 130 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, les émissions de CO<sub>2</sub> liées au carburant continuent à augmenter, alors que nous sommes engagés à les réduire. Il est évidemment positif de réduire les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des nouvelles voitures, mais cela ne suffit pas; si ces voitures sont de plus en plus nombreuses et parcourent de plus en plus de kilomètres, le bilan final est négatif. Or, le nombre de véhicules routiers à moteur a presque doublé ces trente dernières années et les kilomètres parcourus augmentent eux aussi régulièrement. Dans ces conditions, il ne suffit plus d'améliorer techniquement les véhicules pour les rendre plus écologiques. Il faut en réduire aussi le nombre et l'usage, sans quoi les gains en matière d'efficacité sont réalisés en pure perte.

Pour que les gens puissent plus souvent laisser leur voiture au garage, voire, lorsque c'est possible, se passer d'un véhicule individuel privé, comme c'est le cas de ménages de plus en plus nombreux dans les villes, il faut leur offrir une alternative confortable, sûre, attractive et efficace en matière de transports publics et de mobilité douce. Ceci requiert des investissements ciblés sur ces derniers domaines et non sur le développement des infrastructures routières qui appelle plus de trafic encore et ne fait que déplacer les points d'engorgement. Il faut en outre que les automobilistes prennent en charge les importants coûts externes générés par le trafic en matière de santé publique, d'environnement et de climat. Ceci permettrait d'encourager à la fois l'achat de voitures plus efficaces, mais aussi une certaine retenue dans leur usage.

Enfin, le «mobility pricing» est une piste intéressante puisqu'il permet d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. L'initiative dite vache à lait va à rebours d'une politique de la mobilité respectueuse du climat.

Alors que la communauté internationale va s'efforcer, à la fin de cette année, de trouver un accord universel sur le climat permettant de limiter le réchauffement climatique à un niveau acceptable et de prévenir des dégâts catastrophiques, nous devons recommander au peuple et aux cantons de rejeter cette initiative avec la plus grande fermeté.

**Golay Roger (V, GE):** Le Mouvement Citoyens genevois soutiendra l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports», ce qui devrait déjà permettre de constituer une majorité politique en faveur de l'initiative dans le canton d'où je viens. Pour nous, les initiants ont tout à fait raison de réclamer une juste répartition des moyens alloués à la politique des transports. Aujourd'hui, il n'est pas tolérable que des taxes versées par les automobilistes puissent être utilisées à d'autres fins que l'amélioration du trafic routier. Et c'est à juste titre que la politique actuelle donne l'impression à certains usagers de la route d'être des vaches à lait, comme l'affirment les auteurs de cette initiative.

Les initiants, et probablement une large partie de la population, souhaitent davantage de transparence sur l'affectation des taxes ou des redevances, afin de ne pas voir celles-ci se transformer en des impôts déguisés. Malheureusement, aujourd'hui, ceci est le cas dans de très nombreux domaines. Par conséquent, un grand nombre de citoyens se sentent toujours plus trompés par une administration opaque. De plus, il devient difficilement acceptable, pour les habitants de notre pays, de voir leur pouvoir d'achat diminué considérablement par des taxes toujours plus nombreuses, qui sont entourées d'un certain flou quant à leur destination.

D'ailleurs, il est parfaitement légitime que chaque taxe soit clairement identifiée quant à son affectation et que le consommateur soit renseigné complètement sur son montant. Nous pouvons nous poser la question s'il est normal que, lorsque nous faisons le plein de carburant, la quittance n'indique que la TVA en ne précisant pas le reste de la somme ponctionnée par l'Etat sous forme de taxes.

Pour en revenir plus précisément à l'esprit de l'initiative, à savoir attribuer au trafic routier les taxes perçues sur les carburants, nous pouvons estimer qu'il est tout à fait nécessaire

d'aller dans ce sens afin d'essayer de mettre fin au chaos routier, que ce soit sur nos autoroutes ou dans nos villes. Il est absolument anormal aussi de payer une vignette autoroutière en sachant que nos autoroutes sont saturées ou bloquées par des bouchons aux heures de pointe, alors que les recettes provenant de la vente de la vignette servent à financer des dépenses dans de nombreux domaines qui n'ont rien à voir avec le transport routier.

Selon les partisans de l'initiative, c'est 1,5 milliard de francs qui est soustrait chaque année de sa destination légitime. Ce seul argument devrait convaincre les citoyennes et les citoyens de voter oui.

Nous en avons donc tous assez de ce bric-à-brac de taxes qui détruit le dynamisme de notre pays. Il est donc important de redonner confiance aux citoyens quant au fonctionnement de l'administration et d'avoir une politique de transparence quant à l'attribution du produit des taxes. Le Mouvement Citoyens genevois estime qu'il est indispensable que les taxes sur les carburants servent uniquement à financer le transport routier.

Nous vous invitons à recommander avec enthousiasme d'accepter cette initiative citoyenne.

**van Singer Christian (G, VD):** Monsieur Golay, vous avez peut-être remarqué, lorsqu'il y a eu l'accident de train à Daillens, qu'il y a eu d'énormes bouchons sur les autoroutes. Pourquoi? Parce que beaucoup d'usagers des trains avaient eu recours à la voiture. Ne croyez-vous pas, dès lors, qu'avoir de bons transports publics – le train en l'occurrence – permet aussi une meilleure circulation sur les routes?

**Golay Roger (V, GE):** Le MCG, que je représente, a toujours été en faveur de la complémentarité des modes de transport. Toutefois, les taxes qui sont perçues sur les carburants doivent être investies – comme je l'ai dit – dans le trafic routier. Aujourd'hui, il s'agit d'impôts déguisés.

**Fridez Pierre-Alain (S, JU):** Monsieur Golay, si on accepte cette initiative, le budget de la Confédération pourrait connaître une diminution de 1,5 milliard de francs. Afin de compenser cette diminution, seriez-vous d'accord de faire des économies, par exemple, dans le domaine militaire en réduisant le budget de l'armée?

**Golay Roger (V, GE):** Aujourd'hui, les taxes sur les carburants sont des impôts déguisés. Il faut être loyal vis-à-vis de la population: soit on passe par la TVA, soit par l'impôt fédéral direct. Il faut arrêter de percevoir toutes sortes de taxes pour payer les dépenses que vous créez de plus en plus. Vous – la gauche, en particulier – avez augmenté de 25 pour cent le budget de la Confédération en dix ans. Nous devons mettre un frein à certaines dépenses. Or, nous l'avons vu hier, dans le cadre du message sur la culture, que vous ne le faites pas. Nous – le groupe UDC et le parti politique que je représente –, nous le faisons.

**Fischer Roland (GL, LU):** Zu den finanziellen Auswirkungen der Initiative auf den Bundeshaushalt möchte ich mich nicht auch noch äussern; das haben zahlreiche meiner Vorrednerinnen und Vorredner zur Genüge getan. Ich möchte aber doch noch einige grundsätzliche Punkte ansprechen. Die Initianten sagen, dass mit der Mineralölsteuer den Autofahrern Geld aus der Tasche genommen werde. Ja, die Autofahrer zahlen sicher viel Mineralölsteuern; das ist klar. Aber andere Bürger zahlen auch indirekt Mineralölsteuern; es ist ja nicht so, dass nur die Autofahrer diese Steuer bezahlen. Ich darf Sie daran erinnern, dass die Hälfte des Treibstoffverbrauchs nicht auf die Privatpersonen, sondern auf die Unternehmen entfällt. Somit werden die Mineralölsteuern, zumindest teilweise, auf die Konsumenten überwälzt, also auch auf Konsumenten, die gar nie Auto fahren. Wenn Sie jetzt durch die verstärkte Zweckbindung quasi dem Bundeshaushalt 1,5 Milliarden Franken wegnehmen würden und die Finanzierung der Aufgaben auf eine andere

Art und Weise erfolgen müsste, dann würden die gleichen Personen diese Steuern zahlen. Man hätte schlussendlich quasi ein Nullsummenspiel.

Bei der Mineralölsteuer handelt es sich ja, wie der Name schon sagt, um eine Steuer. Bei Steuern handelt es sich um Zwangsabgaben, deren Zahlung keinen Anspruch auf irgendeine spezifische Gegenleistung begründet. Das ist die übliche Definition der Steuern. Es ist also keine Gebühr. Ich bin deshalb mit den Befürwortern der Initiative überhaupt nicht einig, wenn sie sagen, der Ertrag der Mineralölsteuer sei einfach per se Geld, das für den Strassenbau zur Verfügung stünde. Das ist so nicht richtig. Wenn wir beispielsweise eine Gebühr hätten, eine Benutzungsgebühr, eine leistungsabhängige Gebühr, die kostendeckend wäre, die allenfalls auch noch Angebot und Nachfrage berücksichtigen würde, dann könnte man das vielleicht sagen. Man kann das aber nicht von einer Steuer sagen.

Es ist klar: Die Bundesverfassung sieht heute eine Zweckbindung der Mineralölsteuer vor. Aber richtig wäre eigentlich das Gegenteil, dass man sämtliche Zweckbindungen der Mineralölsteuer aufheben und den Ertrag vollständig in die allgemeine Bundeskasse fliessen lassen würde. Das Parlament könnte dann mit Zahlungsrahmen jeweils die Mittel für den Verkehr beschliessen – je nach Bedarf, das heisst dort, wo es dann eben notwendig ist.

Die Zweckbindung von Steuern ist auch aus anderen Gründen problematisch: Die Zweckbindung führt dazu, dass finanzielle Mittel mit einer Garantie einer gewissen Aufgabe zugeführt werden, welche unter Umständen diese zusätzlichen finanziellen Mittel gar nicht braucht oder nicht brauchen kann, weil unter Umständen zu wenige Projekte vorhanden sind.

Die Initianten haben zwar durchaus Recht, wenn sie sagen, dass der Strassenverkehr zunehmend von Staus geplagt sei, was volkswirtschaftlich schädlich sei und auch Umweltkosten verursache. Doch diesem Problem wäre eigentlich mit kostendeckenden Benutzungsgebühren – zum Beispiel mit einem Mobility-Pricing – viel besser zu begegnen als mit einem Ausbau des Angebots, wie es die Initianten vorschlagen, ohne das mit einem Preis zu versehen.

Wo gibt es heute diese Staus, von denen jetzt die Rede ist? Diese Staus entstehen vor allem in den Städten und in den Agglomerationen. Da stellt sich schon die Frage – es wurde bereits von Herrn Girod angesprochen –: Wo um Himmels willen wollen Sie in unseren historischen Städten und in den dichtbesiedelten Agglomerationen überhaupt noch zusätzliche Strassen bauen, um diese Staus zu verhindern? Das ist schlichtweg und aus verschiedenen Gründen einfach nicht möglich. Wenn ich jetzt an eine bestimmte Stadt denke, an Luzern, wo es fast täglich zu Zeiten des Berufsverkehrs zu Staus kommt, wüsste ich nicht, wo man da noch Strassen bauen könnte, um diese Staus zu verhindern. Wir müssen im Verkehrsbereich insbesondere in den Städten und Agglomerationen umdenken – hin zu nachhaltigen Verkehrsmitteln, ich denke da an den Langsamverkehr, das Velo und den öffentlichen Verkehr. Nur so werden wir hier die Staus reduzieren können. Es würde zudem auch Platz für andere Verkehrsteilnehmer geben, wenn sich der Modalsplit ein wenig ändern würde.

Die Milchkuh-Initiative ist aber sicherlich nicht die richtige Lösung. Sie reiss ein Loch in die Bundeskasse und ist steuerepolitisch falsch. Sie löst – wie gesagt – die Probleme nicht, welche sie eigentlich anspricht.

**Giezendanner Ulrich (V, AG):** Vor zehn Jahren habe ich vor dem Verkehrskollaps gewarnt. Heute stecken wir mittendrin – jeden Morgen, jeden Abend, auf der Strasse, auf der Schiene. Wir haben die Umfahrung Zürich gebaut. Gestern gab es da einen Unfall. Man sieht, wie fragil dieses System ist: Während sieben Stunden lief im Raum Zürich nichts mehr. Jeden Morgen steht man zwei Stunden bei Schönbühl, jeden Morgen steht man zwei Stunden zwischen Härkingen und Oensingen.

Herr Fischer, Sie haben sich vorhin auf Herrn Girod bezogen und gesagt, Sie wüssten um Himmels willen nicht, wie man

hier etwas für die Städte machen könne. Genau deshalb haben wir die Umfahrung Zürich gebaut, für die Stadt Zürich, damit der Verkehr nicht mehr über die Kalkbreite fliesst.

Das Resultat ist dieser Verkehrskollaps, es heisst 21 500 Stunden, die man im Stau steht. Das kostet 1,5 Milliarden Schweizerfranken im Jahr. Damit könnte man im Kanton Aargau den Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren – laut Regierungsrat Attiger dringend benötigt – finanzieren. Frau Amherd, wir können es aber nicht machen, wir haben kein Geld! Wir können den Landerwerb nicht vornehmen, wir können nicht vorfinanzieren, weil kein Geld da ist, ich muss Ihnen das leider so sagen.

Wie soll das weitergehen? Warum haben Sie, Frau Amherd – ich schaue wieder zu Frau Amherd, weil ich ihrem schönen Dialekt immer so gerne zuhöre –, bei der Kulturbotschaft hier im Saal nicht gefragt, wie die 200 Millionen Franken kompensiert werden? Frau Amherd, warum haben Sie nicht gefragt, wie die 700 Millionen Franken für exterritoriale Bahninvestitionen, z. B. bei Luino, Busto Arsizio, die wir Schweizer bezahlen, kompensiert werden? Warum haben Sie diese Fragen nicht gestellt? Das sind zusammen praktisch eine Milliarde Franken.

1,5 Milliarden Franken sind 2 Prozent der gesamten Einnahmen, die wir in unserem Staat haben. Frau Bundesrätin, ich schaue zu Ihnen, ich glaube, wir haben 65 Milliarden Franken Einnahmen; 2 Prozent würde etwa diese Zahl ausmachen, da sind Sie wahrscheinlich mit mir einverstanden. 1,5 Milliarden Franken ist auch der Betrag, den der Lastwagenverkehr bezahlt, um die Bahn, die Neat, zu finanzieren. Herr Girod, das hat man von einem Tag auf den anderen eingeführt. So, wie Sie Angst haben vor dem Entzug dieser Gelder, mussten wir von einem Tag auf den anderen bezahlen. Dadurch sind nicht weniger als tausend Unternehmen in der Schweiz verschwunden.

Herr Müller-Altermatt, Sie haben mich ja schon amüsiert, das muss ich Ihnen sagen. Sie haben gesagt, wenn in die Schiene investiert würde, müsste der Bahnbenützer mit dem Billett bezahlen. Ich nenne Ihnen ein paar Zahlen. Fabi: 6,4 Milliarden Franken. Neat: 15 Milliarden Franken. Bahn 2000: 9 Milliarden Franken. Wenn Sie das über die Billettpreise kompensieren würden, müssten Sie etwa 300 Jahre lang Zug fahren, und das Bahnbillett von Zürich nach Bern müsste 400 Franken kosten.

85 Prozent aller Personen und 80 Prozent aller Güter werden auf der Strasse transportiert – nicht auf der Schiene, trotz Investitionen von 60 Milliarden Franken in die Schiene im Lauf der letzten fünfzehn Jahre. 60 Milliarden haben wir investiert und werden wir investieren, und es hat keine Verlagerung stattgefunden; Herr Girod hat es mir bestätigt. Ich bin immer wieder froh, wenn er meine Zahlen bestätigt.

Heute Morgen haben wir eine grosse Chance verpasst; ich bin etwas traurig. Es ist nicht richtig, wenn Sie sagen, dass wir vom Initiativkomitee nicht verhandlungsbereit waren. Der Kollege, der das gesagt hat, ist nicht da; Herr Nordmann ist da, aber auf sein Niveau lasse ich mich nicht mehr hinunter, das sage ich Ihnen. Es stimmt nicht, dass wir nicht verhandlungsbereit waren, das muss ich Ihnen ganz klar sagen. Das wissen die Mitglieder der KVF.

Noch ein Wort zu Frau Badran: Soll ich Ihnen etwas zu Zürich sagen, Frau Badran? Wissen Sie, wie viele Verkehrssteuern im Kanton Zürich bezahlt werden, von denen die Stadt profitiert? Ich sage es Ihnen: Alles zusammengenommen sind es 1,2 Milliarden Franken. Davon dürfen Sie die 400 Millionen ruhig abziehen, das dürfen Sie tun. Aber Sie kennen die Zahlen nicht, sonst wüssten Sie als Benützerin des öffentlichen Verkehrs nämlich, dass 55 Prozent des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse erfolgen, durch Busse usw. – und bezahlt wird gar nichts. Auf Wiedersehen, Frau Badran.

**Walter** Hansjörg (V, TG): Herr Kollege Giezendanner, Sie können noch nicht an Ihren Platz zurückgehen. Wir reden von einer fairen Verkehrsfinanzierung. Wie kommen Sie vom Initiativkomitee denn dazu, diese Initiative als Milchkuh-Initiative zu bezeichnen? Wir haben die Voten gehört. Für

mich war dieser Vergleich abstrus. Können Sie mir das korrekt und präzise beantworten, Herr Kollege?

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Aber sicher kann ich das, Herr Walter. Als «indirekter Bauernsohn» steht mir ja die Milchkuh sehr nahe. Mein Vater war nämlich Bauer aus dem Toggenburg. Deshalb bin ich so gut herausgekommen und habe gelernt zu arbeiten. Der Name «Milchkuh-Initiative» kam nicht vom Komitee, der kam von den Gegnern, Herr Walter! Sie sehen, Sie stranden immer an den Gegnern. Die Leute «plagaaggen» etwas in den Wald hinaus, und schon wird es von der Presse übernommen.

**Heim** Bea (S, SO): Ich höre Kollege Giezendanner immer gerne zu, denn die allgemeine Heiterkeit im Saal lockert ein wenig die Stimmung. Aber ich muss sagen: Die Argumente der Gegnerinnen und Gegner dieser Initiative sind für mich als Vertreterin der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz schon sehr viel überzeugender. Warum? Sie sind nicht berufsorientiert, nicht an separaten Interessen orientiert, sondern sie sind finanz- und verkehrspolitisch fundiert und haben vor allem eine koordinierte Verkehrspolitik im Fokus, ganz im Sinne der verschiedenen verkehrspolitischen Abstimmungsvorlagen, die das Volk klar angenommen hat.

Ich verstehe meine Rolle als Nationalrätin als die einer Volksvertreterin. Darum möchte ich Ihnen in aller Kürze mit ein paar Zahlen in Erinnerung rufen, wie sich die Initiative auf das Portemonnaie der Schweizerinnen und Schweizer auswirken würde. Tatsache ist, dass das Autofahren in den vergangenen Jahren immer billiger geworden ist. Im April 2005 kostete ein Liter Benzin Fr. 1.47, heute bezahlt man Fr. 1.49. Das sind rund 1,5 Prozent mehr. Aber 2005 kostete ein Generalabonnement der SBB 2990 Franken, und heute muss man dafür 3655 Franken bezahlen, also rund 22 Prozent mehr. 2005 kostete ein Halbtaxabonnement 150 Franken, heute sind es 175 Franken, also 16 Prozent mehr. Die allgemeine Teuerung betrug im gleichen Zeitraum rund 3,7 Prozent. Fazit: Wer Bahn, Bus und Tram fährt, bezahlt im Vergleich zu den Preisen von 2005 einen Fünftel mehr als die Autofahrer. Von daher fragt man sich doch mit Fug und Recht: Stimmt das Argument, die Autofahrer seien die Milchkuhe der Nation? Wenn schon, müsste man nach meiner Rechnung sagen: Das Gegenteil ist richtig.

Die Initiative wird bekanntlich von den organisierten Autoimporteuren finanziert. Ich staune etwas, wenn sich diese Firmen jetzt als Konsumentenschutzorganisationen gebärden. Wenn sie das wirklich wären, könnten sie die Schweizerinnen und Schweizer von jetzt an gleich in Eigenregie massiv entlasten. Es ist seit Jahrzehnten ein grosses Ärgernis, wie viel mehr die Autos im Vergleich zum Ausland bei uns in der Schweiz kosten. Auch hier liefere ich gerne konkrete Zahlen: Ausgehend vom sogenannten Durchschnittsauto, wie es der unverdächtige TCS definiert, belaufen sich die Treibstoffkosten auf 15,1 Prozent der Betriebskosten. Bei einem Anschaffungspreis von 35 000 Franken sind dies jährlich 1676 Franken. Bei den vorsichtig gerechneten mindestens 15 Prozent, die wir in der Schweiz wegen der Lobby der Generalimporteure für Autos zu viel bezahlen, heisst das nichts anderes, als dass die motorisierten Konsumentinnen und Konsumenten rund drei Jahre eigentlich gratis tanken könnten, wenn wir endlich keinen überrissenen «Schweiz-Zuschlag» auf importierte Autos mehr bezahlen müssten.

Lassen Sie mich zusammenfassen:

1. Die sogenannte Milchkuh-Initiative missachtet den mehrfach bestätigten Volkswillen, denn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben den geltenden und bewährten Regeln mehrfach deutlich zugestimmt.
2. Sie segelt unter einem falschen Titel, denn eine faire Finanzierung des Verkehrs haben wir beschlossen.
3. Sie fusst auf falschen Behauptungen, denn Auto fahren ist in den letzten Jahren immer günstiger geworden, der öffentliche Verkehr dagegen massiv teurer.
4. Diese Initiative kostet die Allgemeinheit 1,5 Milliarden Franken, die bei Bildung, Forschung, Armee, Landwirtschaft

und vor allem beim öffentlichen Verkehr eingespart werden müssen. Das würde heissen, dass Sie mit Ihrer Initiative, wenn Sie mit dem Stau argumentieren, ein Eigengoal schiessen.

Ich sage Nein zu dieser Mogelpackung. Machen Sie das bitte auch. Das Volk wird Ihnen Recht geben, denn die Schweizerinnen und Schweizer können nämlich sehr gut rechnen.

**Präsident** (Stahl Jürg, zweiter Vizepräsident): Frau Heim, Herr Binder möchte Ihnen eine Frage stellen.

**Heim Bea** (S, SO): Herr Binder, ich muss Ihnen etwas sagen. Mir fällt auf, mit welcher Verve, mit welcher Intensität Sie jetzt für Ihre Initiative kämpfen. Das ist Ihr gutes Recht. Aber jedes Votum noch mit einer Frage zu bereichern – oder nicht zu bereichern, je nachdem, wie man das sieht –, das finde ich zu weit gegangen, das strapaziert die Zeit des Parlamentes. Es ist alles gesagt, es braucht nichts mehr. Ich werde keine Fragen beantworten.

**Binder Max** (V, ZH): Das ist Ihr gutes Recht.

**Präsident** (Stahl Jürg, zweiter Vizepräsident): Frau Heim beantwortet die Frage nicht, das ist selbstverständlich ihr gutes Recht.

**Grin Jean-Pierre** (V, VD): Par cette initiative populaire, les initiants demandent, comme cela a déjà été dit, plus d'argent pour la route. Le réseau des routes nationales suisse a atteint la limite de ses capacités. L'encombrement de notre réseau routier ne cesse de s'accroître et la forte croissance du trafic de ces dernières décennies est un lourd défi pour nos diverses infrastructures de transport. A de nombreux endroits, sur les autoroutes, le trafic est fortement entravé, surtout en début de matinée et en fin de journée.

L'optimisation des flux de trafic moyennant des mesures de gestion comme l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, la réduction temporaire de la vitesse ou l'interdiction faite aux poids lourds de dépasser sur certains tronçons et à certaines heures, atténue certes les problèmes, mais ne constitue pas la solution sur le long terme. L'objectif doit être d'éliminer, avec les moyens à disposition, les principaux goulets d'étranglement et de procéder à des aménagements sur tout le réseau avec l'argent généré par les taxes prélevées sur le trafic routier.

En Suisse romande, l'autoroute A1, à la hauteur de l'échangeur de Crissier, est surchargée. Le grand contournement de Morges, à moyen terme, sera une nécessité pour maintenir une certaine fluidité du trafic à cet endroit. Il faut désormais faire avancer l'aménagement et l'entretien de la route. Les besoins en termes d'investissements sont énormes. La route a impérativement besoin des recettes du trafic routier pour financer ses propres projets.

Le rail, avec la constitution du fonds de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire accepté dernièrement par le peuple, bénéficie d'une assurance de financement à moyen terme. La route devrait aussi pouvoir bénéficier d'un fonds spécifique pour le trafic routier.

Le rail a aussi besoin de la route. L'accident survenu à Daillens le 25 avril 2015 a démontré que notre réseau ferroviaire était vulnérable et qu'une complémentarité avec la route est toujours bienvenue et surtout nécessaire. A cet endroit, la liaison ferroviaire a été coupée pendant plus d'une semaine et c'est l'autoroute qui a permis d'acheminer les pendulaires en automobile ou en autocar. Je reconnais toutefois également que le rail contribue à limiter le trafic routier aux heures de pointe.

Donc, tous les modes de transport doivent être pris en compte, sans oeilères idéologiques, en fonction de leurs avantages réciproques, pour contribuer au libre épanouissement de tous les habitants et pour garantir la prospérité de notre pays.

Environ 60 pour cent des dépenses fédérales pour le trafic sont attribués aux transports publics, tandis que seuls 36

pour cent sont investis dans la circulation routière. En ce qui concerne les revenus, la route rapporte beaucoup plus à la Confédération que le rail.

L'initiative prévoit que l'on respecte le principe de causalité ainsi qu'un meilleur équilibrage des différents flux financiers. Les initiants sont prêts à revoir certaines modalités d'adaptation, comme nous l'avons entendu lors du débat de ce matin. Je vous demande donc de recommander au peuple et aux cantons de soutenir l'initiative.

**Schlöffli Urs** (CE, SO): Diese Initiative fordert, dass die Mineralölsteuer vollumfänglich in die Strassenkasse fliesst; da geht es um Geld, das heute der Bundeskasse zur Verfügung steht und dort für wichtige Aufgaben eingesetzt werden kann. Daraus sieht man, dass diese Vorlage wohl eher als Finanz- und nicht als Verkehrsvorlage zu verstehen ist. Diese 1,5 Milliarden Franken Mindereinnahmen hätten nämlich ein Loch in der Bundeskasse zur Folge, welches logischerweise gestopft werden müsste. Wo wollen die Initianten dann sparen? Da kommen bekanntlich nur die schwach gebundenen Ausgaben infrage. Dies wären Landesverteidigung, Bildung, Landwirtschaft usw. Da verbinden sich die Befürworter wohl den falschen Finger, denn dies sind genauso wichtige Aufgaben des Bundes, welche es zu erfüllen und zu finanzieren gilt, und meist liegen sie auch im Interesse der Initianten.

Heute haben wir eine Verkehrsfinanzierung, die ausgewogen ist zwischen Beiträgen der öffentlichen Hand und direkten Beiträgen von Verkehrsteilnehmern. Sie ist aber auch ausgewogen in Bezug auf die Verwendung oder Aufteilung dieser Gelder für den öffentlichen Verkehr oder für den Individualverkehr, und die Mittel werden dort eingesetzt, wo es am sinnvollsten ist. Unser System besteht aus dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr, diese müssen sich gegenseitig ergänzen und bilden als Ganzes ein Verkehrskonzept. Deshalb kann auch die Finanzierung nicht absolut getrennt werden.

Es wird auch immer wieder behauptet, der Strassenverkehr finanziere sich selber. Diese Aussage stimmt so eben nicht. Strassen auf Gemeindegebiet und auch auf Kantonsgebiet werden zu einem wesentlichen Teil über Steuern bezahlt. Auch der Fussgänger und der Radfahrer leisten so ihren Anteil zur Strassenfinanzierung, was dem Autofahrer letztlich auch zugutekommt; von den indirekten Kosten, welche durch den Strassenverkehr entstehen, wollen wir hier gar nicht erst sprechen.

Mit dieser Initiative greifen Sie ein System an, das bei einem grossen Teil der Bevölkerung grundsätzlich akzeptiert ist, davon bin ich überzeugt. Natürlich findet man immer Verbesserungsvorschläge oder -ideen. Das will man bekanntlich nun mit dem NAF auch machen: Die Gesetzesgrundlagen sollen dahingehend angepasst werden, dass sie den heutigen Gegebenheiten und Bedürfnissen im Verkehr angemessen Rechnung tragen und der Initiative mindestens teilweise entgegenkommen. Dies soll aber eben mit dem NAF in angepasster Form erfolgen, und vor allem darf es den Bundeshaushalt nicht dermassen aushöhlen, ohne dass die Folgen im Detail bekannt sind.

Die Initianten stören sich daran, dass mit der Mineralölsteuer Strassengelder über die Bundeskasse in andere Bereiche abfliessen und dort irgendwelche Projekte mitfinanzieren helfen. Das stimmt natürlich. Man muss aber festhalten, dass es solche Regelungen in anderen Systemen auch gibt. Ich denke da zum Beispiel an das kinderlose Ehepaar, welches mithilfe, die Schule zu finanzieren, oder an den Armeegegner, der die Armee mit seinen Steuern mitfinanziert, auch wenn es ihm nicht passt. Ohne solche Regelungen funktioniert unser System nicht. Das gilt in diesem Sinne auch für die 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen, welche in die Bundeskasse fliessen und dort eben nicht zweckgebunden sind.

Mit dem NAF werden die nötigen und massvollen Korrekturen vorgenommen, und deshalb ist diese Initiative überflüssig. Sie ist zu extrem.

**Rutz** Gregor A. (V, ZH): Nachdem immer wieder die gleichen Fragen gestellt werden, weil auf der anderen Seite immer wieder derselbe Unsinn erzählt wird, gestatte ich mir doch, wieder zwei, drei grundsätzliche Überlegungen ins Zentrum zu stellen.

Warum gibt es überhaupt diese Milchkuh-Initiative?

1. Als Strassenbenützer stellen wir fest: Wir zahlen immer mehr Geld, und ein ganz grosser Teil dieser Mittel wird nicht in die Strasse investiert.

2. Die zunehmende finanzielle Belastung der Strassenbenützer hat wirtschaftliche Auswirkungen: Sie erhöht die Preise und bremst die Wirtschaft. Das spüren wir alle.

3. Die Finanzflüsse sind intransparent und nur schwer nachzuvollziehen. Da muss auch die Frau Bundesrätin genau hinschauen, wenn sie sehen möchte, wo welcher Franken in der Verkehrspolitik hinfliesst.

Was will die Initiative? Die Initiative will nur, dass das, was die Strassenbenützer für die Benutzung der Strasse zahlen, auch wirklich für die Strasse zur Verfügung steht und dass man, wenn die Abgaben weiter erhöht werden, darüber abstimmen kann. Das ist eine ganz einfache und, wie ich meine, auch logische Zielsetzung.

Nun sagen Sie: Wenn das gemacht wird, fehlen 1,5 Milliarden in der allgemeinen Bundeskasse. Das sind die 1,5 Milliarden Franken aus dem Ertrag der Mineralölsteuer, die heute eben nicht für die Strasse eingesetzt werden, sondern in die allgemeine Bundeskasse fliessen. Da hat die Frau Bundesrätin keine Freude und sagt: «Da muss ich schauen, was ich da mache; es fehlen mir am Schluss 1,5 Milliarden.» Sie fehlen aber nicht, sie sind einfach an einem anderen Ort, wo sie vielleicht eher gebraucht werden. Ich verstehe diese Reaktion bei einem Staatshaushalt, in dem wir für 67 Milliarden Franken Ausgaben budgetiert haben, zwar nicht ganz, aber ich verstehe, dass es eine schwierige Aufgabe ist, wenn man mit dem Geld umgehen und schauen muss, wo man allenfalls Einsparungen vornehmen will.

Das Gewerbe und die Wirtschaft – ich schildere Ihnen jetzt einmal diese Seite – sind täglich mit der Frage konfrontiert, 1,5 Milliarden einzusparen, weil nämlich genau dieses Geld fehlt, da die Staukosten so hoch sind; Kollege Giezendanner hat es gesagt. Das ist Geld, das der Wirtschaft fehlt. Wenn ich als Gewerbler im Grossraum Zürich jede Woche stundenlang im Stau stehe, ist das Zeit, die ich nicht dafür aufwenden kann zu arbeiten, Zeit, in der ich nicht produktiv sein kann. Und dieses Geld fehlt am Schluss. Und da muss ich mich auch irgendwie finanziell organisieren. Also, diese Argumentation mit dem Loch in der Bundeskasse überzeugt mich ebenso wenig, wie sie mich bei anderen Initiativen überzeugt hat.

Ganz sicher völlig falsch ist aber das, was Kollegin Rytz heute gesagt hat. Sie hat gesagt, diese Initiative sei ein Raubzug auf die Bundeskasse. Wie kann ich denn einen Raubzug machen auf Gelder, die ich selber eingezahlt habe? An dieser Stelle müssen wir einen grundsätzlichen Gedanken, den eine englische Premierministerin formuliert hat, in die Mitte stellen. Diesen Gedanken müssen wir uns vor Augen halten, und unter diesem Titel sollten wir diese Debatte führen: Es gibt kein öffentliches Geld! Es gibt kein Geld, das dem Staat gehört! Das ist alles Geld der Steuerzahler! Wenn der Staat, wenn die öffentliche Hand mehr Geld braucht, gibt es eine Möglichkeit, dieses zu erhalten: indem man die Steuern erhöht, den Leuten mehr Geld wegnimmt oder den Unternehmen mögliche Mittel für Investitionen entzieht. Zu denken, das mache nichts, wir könnten hier die Steuern noch etwas erhöhen, das zahle ja dann ein anderer, ist gefährlich. Dieser andere sind nämlich Sie selbst! Unter diesem Titel sollten wir diese Debatte führen. Und unter diesem Titel ist es völlig gerechtfertigt zu verlangen, dass das Geld, welches wir für die Benutzung der Strasse zahlen, am Schluss auch für die Strasse zur Verfügung steht. Das ist richtig so.

Darum bitte ich Sie um Zustimmung zu dieser Initiative.

**Glättli** Balthasar (G, ZH): Nun haben wir Stunden über Stunden gesprochen – über das Geld. Geld ist wichtig. Wür-

den 1,5 Milliarden Franken fehlen, und zwar für Bildung, Forschung, Landwirtschaft oder – Ihnen sage ich es – für die Landesverteidigung, dann würden Sie das sicher nicht toll finden. Als Grüner sage ich Ihnen aber, dass es noch andere Werte, noch ein anderes Kapital gibt, zu dem wir Sorge tragen müssen: Unsere Umwelt ist dieses Kapital. Dieses Kapital ist es, durch das wir Lebensgrundlagen in der Welt wie in der Schweiz haben, die es uns ermöglichen, in Zukunft überhaupt irgendetwas zu erwirtschaften und uns auf irgendeine Art und Weise von A nach B fortzubewegen, sei es mit sanfter Mobilität, mit dem öffentlichen Verkehr – wie wir Grünen es wollen –, sei es mit dem Auto oder mit dem Flugzeug. Der Kampf gegen die Klimakatastrophe, der wir uns ausliefern, wenn wir einfach blind weitermachen wie bisher, ist nicht einfach ein «pet project», ein Lieblingsprojektchen der Grünen. Vielmehr ist diese Katastrophe eine wissenschaftlich erwiesene Realität. Wir wissen, dass 80 Prozent der bekannten Erdölvorräte im Boden bleiben müssen, damit sich unser Klima nicht so erwärmt, dass dieser Planet für viele Menschen nicht mehr bewohnbar wird und Katastrophen uns ganz andere Flüchtlingswellen bringen werden. Wir wissen, dass gleich ganze Länder, die an Küsten liegen – im Trikont oder in Europa –, in den Fluten versinken werden.

Sprechen wir – mein Gott! – vielleicht auch mal davon, dass die Schweiz etwas Richtiges macht, wenn sie auf eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene setzt. Die Schweiz hat etwas Richtiges gemacht, als sie mit 62 Prozent Jastimmen der Fabi-Vorlage zugestimmt und damit gesagt hat, dass sie den öffentlichen Verkehr fördern wolle, wobei sie natürlich nicht das Ziel verfolgt, parallel dazu auch noch den Strassenverkehr ausbauen zu wollen, sondern vielmehr das Ziel, eine Verlagerung hinzukriegen.

«Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten.» Das war einer der Sprüche, mit denen ich meine politische Karriere begonnen habe. Ich bin der Überzeugung, dass der Spruch nicht nur für die Städte gilt. Dort habe ich diesen Spruch gebraucht, weil klar ist, dass, je mehr Strassen auf die Städte zuführen, desto mehr Stau es dort gibt – was ja auch Ihnen nicht gefällt. Wir können aber auch sagen: Wer heute Strassen baut, baut nicht Wege in die Zukunft, sondern Wege in den Abgrund. Für das sind mir 1,5 Milliarden Franken zu viel – selbst wenn sie nirgendwo sonst fehlen würden.

**Borer** Roland F. (V, SO): Wir haben jetzt einen Ausflug in die Klimapolitik gemacht, wir haben Ausflüge in die Sicherheits- und Landwirtschaftspolitik gemacht, und wir haben gesehen, dass in diesem Rat auch das Gespräch verweigert wird. Ich weiss zwar nicht, warum wir hier ein Parlament sind; «parlare» heisst sprechen, sprechen heisst reden und Antworten geben. Vielleicht wird jetzt die ganze Debatte kürzer, weil Frau Kiener Nellen und die Kolleginnen und Kollegen Friedli, Maier, Hadorn und Trede nichts mehr sagen werden. Frau Heim hat ja erklärt, dass die politische Linke zu diesem Thema alles gesagt habe. Ich meinerseits erlaube mir, hier noch ein paar Dinge zu sagen.

Wenn ich schaue, was ich in den letzten Tagen an Mails gekriegt habe, was ich an Briefen gekriegt habe, dann muss ich feststellen, dass ohne diese 1,5 Milliarden Franken der Staat Schweiz stillstehen würde. Wir könnten nichts mehr tun, die Katastrophe wäre vorprogrammiert. Wir sind schon ein glückliches Parlament, denn ich stelle fest, dass wir von Budgetschwankungen im Umfang von 2,5 Prozent sprechen. Solche Schwankungen gibt es in der Wirtschaft tagtäglich. Die Nationalbank hat uns im Export grössere Probleme auferlegt. Wenn diese Budgetschwankungen hier beim Bund zur Katastrophe führen, dann muss ich über die Leistungsfähigkeit und die Kreativität dieses Parlamentes staunen.

Was will die Initiative, und was wollen die motorisierten Strassenbenützer? Sie sind bereit zu zahlen, aber sie möchten für die Leistungen, die sie erbringen, auch eine adäquate Gegenleistung. Vor allem die Linken und die Grünen, die jahrzehntelang Kostenwahrheit propagiert haben, wollen gerade jetzt von Kostenwahrheit nichts wissen.

Sie können die Statistiken drehen und wenden, wie Sie wollen: Fakt ist, dass die Mobilität bezüglich Personen in der



Schweiz zu 80 Prozent auf der Strasse stattfindet. Im Binnenmarkt werden die Güter zu 80 Prozent auf der Strasse verschoben, auch immer mehr durch Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer aus der EU. Fakt ist zudem, dass der Personen- und Güterverkehr gesamthaft seine Kosten deckt. Ebenso ist aber ein Fakt, dass der öffentliche Verkehr – der übrigens auch zu einem wesentlichen Teil auf der Strasse stattfindet – mit 48 Prozent seine Kosten nicht deckt. Der öffentliche Verkehr deckt etwa die Hälfte der Kosten, den Rest zahlt entweder der Strassenverkehrsteilnehmer oder der Steuerzahler. Das will die Initiative korrigieren. Wir, die Initianten, wollen eine angemessene Austarierung zwischen dem, was wir auf der einen Seite bezahlen, und dem, was wir auf der anderen Seite als Gegenleistung kriegen.

Ich schaue noch auf die Statistik «Fiskalleistungen des Strassenverkehrs 2014»: Da hat der Bund total 9,246 Milliarden Franken eingenommen. Die kantonalen Motorfahrzeugsteuern machen 2,1 Milliarden Franken aus, die Gebühren der Gemeinden für die Autos 430 Millionen Franken. Es gibt dann noch ein paar andere, kleine Beträge. Zusammen sind es 11,82 Milliarden Franken, die der Strassenverkehrsteilnehmer bezahlt. Und was kriegt er dafür? Mehr Staus, Reduktion von Parkplätzen, Schikanen an allen Enden. Das gilt es zu korrigieren!

**Kiener Nellen Margret (S, BE):** Ich bitte Sie, diese Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Die Botschaft ist schlüssig. Die Initiative liegt finanzpolitisch, verkehrspolitisch und umweltpolitisch quer in der Landschaft. Im Übrigen braucht es dieses viele Geld für den Strassenbau nicht. Ich habe meine Erfahrungen gesammelt: Ich habe Landwirte bis vors Bundesgericht vertreten, die sich mit allen Rechtsmitteln gegen den Ausbau der A1 im Raume Grauholz/Schönbühl gewehrt haben. Diese Landwirte kämpfen um jeden Quadratmeter Kulturland in der Agglomeration Bern. Das ist in anderen Agglomerationen genauso der Fall. Diese Landwirte werden die Initiative ablehnen.

Ich bitte Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Gmür Alois (CE, SZ):** Die Absicht der Milchkuh-Initiative, die Finanzströme bezüglich der Strassenfinanzierung klar und fair neu zu ordnen, ist nachvollziehbar und das Anliegen verständlich. Alles Geld, das von der Strasse kommt, soll wieder dort investiert werden. Die Strasseninfrastruktur muss den heutigen Gegebenheiten angepasst werden. Zu teuer sind die Stautunden für die Wirtschaft, zu anfällig ist das Strassennetz für Verkehrszusammenbrüche. Investitionen sind dringend notwendig.

Die zur Debatte stehende Initiative wirft bei mir als Mitglied der Finanzkommission vor allem finanzpolitische Fragen auf. Die Initiative würde bewirken, dass jährlich 1,5 Milliarden Franken weniger in die Bundeskasse fließen; dies in einer Zeit, wo zusätzlich Sparpakete in der gleichen Grössenordnung – es geht um Einsparungen von mehr als 1 Milliarde Franken – geschnürt werden müssen. Dieses Geld fehlt, und wer behauptet, in der jetzigen Zeit schlussendlich rund 2,5 Milliarden Franken einsparen zu können, ist ein Fantast. Wer fordert, dass es keine Zweckentfremdung der Strassengelder gibt, muss bereit sein, bei Armee, Landwirtschaft, Kultur, Bildung, Forschung usw. zu sparen.

Das Volk hat zudem einmal beschlossen, dass der internationale alpenquerende Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden soll. Das führt dazu, dass Gelder von der Strasse für die Schiene eingesetzt werden müssen. Aber sonst finanziert der motorisierte Individualverkehr nicht die Schiene, sondern die Bundeskasse. Ein Fonds für die Strasse ist finanzpolitisch viel intelligenter, als einfach jährlich 1,5 Milliarden Franken für die Strasse aus der Bundeskasse herauszunehmen. Es braucht mehr Geld für die Strasse, das unterstütze ich. Das Volk hat in mehreren Abstimmungen wie zum Beispiel bei der Gastro-Initiative oder bei anderen Initiativen bewiesen, dass es gesunde Bundesfinanzen will. Es ist unsere Aufgabe, die gesamten Bundesfinanzen im Auge zu behalten.

Deshalb ist die Milchkuh-Initiative aus finanzpolitischen Gründen abzulehnen und sind finanzpolitisch intelligentere Lösungen zu verfolgen.

**Friedl Claudia (S, SG):** Diese Initiative ist kein Weg in die Zukunft, sondern sie ist schlicht und einfach rückwärtsgerichtet und realitätsfern. Zum einen sind die finanzpolitischen Auswirkungen gravierend, zum andern wird damit eine gefällige Kehrtwende in der Verkehrs- und Umweltpolitik eingeleitet.

Dem Bundeshaushalt gehen durch diese Initiative jährlich 1,5 Milliarden Franken verloren, wir haben es schon oft gehört. Die Frage ist jetzt, in welchen Bereichen wir das einsparen wollen. Herr Fluri hat ganz am Anfang der Diskussion gesagt, es sei jetzt alles Kaffeesatzlesen oder völlig hypothetisch, wenn man sage, wo man das einsparen wolle. Sie wissen ja selber, welche Bereiche es sind: Es sind nämlich die Bereiche, wo man eben kurzfristig die Ausgaben beeinflussen kann. Das sind Bildung und Forschung, öffentlicher Verkehr oder die Landesverteidigung oder die Landwirtschaft. Es kommen dann halt diese Bereich dran. Aber da muss man sich dann auch dazu bekennen und sagen, dass man dort die Gelder einsparen will. 1,5 Milliarden Franken lässt man nicht so einfach weg, wie das vorhin angetönt wurde. Das hinterlässt tiefe Kerben. Auch die Beiträge an den Bahninfrastrukturfonds, dem die Bevölkerung zugestimmt hat – und das war erst letztes Jahr –, sind gefährdet, wie man weiss, wenn man den Initiativtext liest. So, wie das formuliert ist, hat es nichts anderes zur Folge, als dass unsere jahrelangen Bemühungen für eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene gefährdet sind. Sie wissen es auch: Wenn wir nicht die Schiene fördern, bleibt auf der Strasse sowieso alles stehen. Das ist eben auch ein Punkt.

Neben dem Aspekt der Bundesfinanzen hat diese Initiative gravierende Effekte auf die Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik. Von den rund 3 Milliarden Franken Einnahmen aus der Mineralölsteuer gehen bereits 50 Prozent in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Jetzt soll alles dorthin, um die Strassen zu bauen und zu unterhalten. Es geht vor allem um National- und kantonale Strassen. Ja, ich frage Sie: Wer bezahlt denn eigentlich die externen Kosten? Die externen Kosten sind jene Kosten, die aus den negativen Effekten auf Umwelt, Natur, Klima, Gebäude und Gesundheit entstehen. Ich will hier nur einige dieser Kosten erwähnen, damit man einen Eindruck bekommt. Es sind Gesundheitskosten und Gebäudeschäden durch Luftverschmutzung. Es sind Kosten zur Vermeidung von Schäden durch die Klimaveränderung. Es sind Schadenskosten durch Lärm. Es sind nichtbezahlbare Kosten von Habitats- und Biodiversitätsverlusten durch Verbetonierung. Es sind Mindererträge in der Landwirtschaft durch Ozonbelastung, oder es sind Polizei- und Rechtsfolgekosten und die medizinischen Behandlungskosten bei Unfällen. Nur schon durch den motorisierten privaten Personenverkehr fallen gemäss einem Bericht zuhanden des Bundesamtes für Raumentwicklung jährlich 5,5 Milliarden Franken externe Kosten an. Da reicht die ganze Mineralölsteuer von 3 Milliarden Franken nicht, um das auszugleichen. Das wird heute aus der allgemeinen Bundeskasse bezahlt. Der Strassenverkehr deckt seine externen Kosten bei Weitem nicht. Das ist eine Realität.

Ich bitte Sie deshalb, diese unausgegorene Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Maier Thomas (GL, ZH):** Manchmal ist es im politischen Leben so, dass es besser wird, wenn Sie alten Wein in neue Schläuche verpacken und ihn wieder bringen. Dies aber nur, wenn Sie ihn mit ein paar Erweiterungen und neuen Ideen anreichern. Leider habe ich dies bei der heutigen Debatte nicht so wahrgenommen. Im Gegenteil, ich musste immer wieder an ähnliche Debatten denken, die wir vor Jahren beispielsweise im Kanton Zürich geführt hatten – ziel- und wirkungslos. Auch dort ging es um die Frage, mit wie vielen Mitteln aus welchen Quellen der Strassenfonds gespeisen werden solle. Meinen Sie wirklich, Sie lösten irgendein Ver-

kehrspröblem, wenn Sie einfach – wie in der Volksinitiative gefordert – die Zweckbindung von Verkehrsabgaben ändern? Wohl kaum. Im Gegenteil, Sie verursachen einzig ein Finanzdebakel und lösen keinen einzigen Stau auf.

Gerne erinnere ich Sie an unsere Diskussionen in der Sondersession, als auch Befürworter der Volksinitiative einen Radikalschlag bei den Bundesfinanzen forderten und mit dem Vorschlag für eine Reduktion über 7 Milliarden Franken grandios scheiterten. Nicht einmal sie selbst waren im Innersten dazu wirklich bereit, und sie sahen ein, dass es absurd wäre, zigtausend Angestellte morgen zu entlassen und den Bund vor allem im Armeebereich quasi kahlzuschlagen. Unser Kompromiss, immer noch hart, aber realistisch, der mit einer Reduktion des Ausgabenwachstums von etwa 3 bis 4 Milliarden Franken auf allen Ausgabenposten, nicht nur beim Personal, aufwartete, scheiterte leider ebenfalls, aber knapp.

Würden Sie jetzt diese Volksinitiative annehmen, müssten Sie zusätzlich zu diesen Kürzungen, die ohnehin schon nötig werden, um den Bundeshaushalt im Lot zu halten, noch einmal 1,5 Milliarden Franken bei ungebundenen oder schwach gebundenen Ausgaben einsparen. Wo wollen Sie das tun? In der Landwirtschaft, bei der Sie selber überall mehr Subventionen beschliessen und fordern? Ich erinnere gerne an die Diskussion von heute Morgen über das Alkoholgesetz und an das Stichwort Finanzhilfen. Oder wollen Sie bei der Armee sparen? Wenigstens hätten Sie so ehrlich sein können und die Volksinitiative mit einem konkreten Abwauorschlag koppeln sollen. Von wegen ehrlich: Wie Sie wissen, finanzieren die Gemeinden in der Schweiz ihre lokalen Strassen inklusive ihrer Sicherheitsausgaben wie beispielsweise Kosten für die Polizei vollumfänglich aus allgemeinen Steuermitteln. Und das sind, Herr Kollege Rutz, ebenfalls Gelder aller Steuerzahler.

Natürlich werden diese Strassen auch von Fahrrädern und vom öffentlichen Verkehr benutzt, aber klar ist: Der grösste Bedarf an Ausbau und Unterhalt wird vom motorisierten Individualverkehr verursacht. Allein im Kanton Zürich macht das etwa 400 Millionen Franken pro Jahr aus. Für die Schweiz sprechen wir also hier wohl von einem Milliardenbetrag pro Jahr. Ich wäre offen für eine Diskussion darüber, wie die Gemeinden hier entlastet werden können. Das heisst: keine Finanzierung mehr von Gemeindestrassen inklusive der dazugehörigen Betriebskosten und Sicherheitskosten aus allgemeinen Steuermitteln, sondern eine Finanzierung aus dem Strassenfonds, gekoppelt mit einer Zweckbindung bei den Strassenabgaben. Aber das wollten Sie ja nicht, und das wollen Sie auch in Zukunft nicht, auch wenn es vielleicht gerade diese 1,5 Milliarden Franken ausmachen würde, die heute zur Diskussion stehen. Und es steht mit dieser Volksinitiative faktisch auch nicht zur Debatte.

Darum bleibt uns nur noch eines: Wir empfehlen diese Volksinitiative zur Ablehnung und bitten Sie, dasselbe zu tun.

**Binder Max (V, ZH):** Gerne lege ich Ihnen meine Interessenbindung offen: Ich bin Mitglied des Initiativkomitees.

Wichtig für Sie zu wissen ist, dass diese Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» in keiner Art und Weise ein Angriff auf Fabi oder ein Angriff auf den öffentlichen Verkehr ist. Die Finanzmittel, die heute in den öffentlichen Verkehr fliessen, werden von der Milchkuh, wenn Sie das so sagen wollen, nicht erfasst. Leider hat es unser Rat heute Morgen verpasst, eine lediglich vernünftige, sachgerechte und einleuchtende Parallelbehandlung mit dem NAF zu ermöglichen. Allenfalls hätte eine solche Vorlage als Gegenvorschlag dienen können.

Der Zeitpunkt für diese Initiative ist absolut richtig gewählt. Es ist höchste Zeit, dass wir die Finanzierung der Strasseninfrastruktur neu und für die Zukunft nachhaltig regeln, wie wir das für den öffentlichen Verkehr auch getan haben.

Es ist eine Tatsache, dass die Erträge aus der Mineralölsteuer rückläufig sind. Es ist einerseits erfreulich, dass wir verbrauchsärmere Fahrzeuge in Betrieb haben, andererseits hat das die negative Auswirkung, dass die Steuererträge ebenfalls rückläufig sind. Demgegenüber stellen wir fest,

dass auf dem bestehenden Strassennetz wesentlich mehr Verkehr abgewickelt wird. Oder kurz gesagt: Den massiv steigenden Bevölkerungszahlen, dem Zuwachs bei den Personenzugwagen, den Lieferwagen und den LKW steht eine konstant gleichbleibende Strasseninfrastruktur zur Verfügung. Das Resultat spricht eine deutliche Sprache. Ich kann auf die Wiederholung der Nennung der Anzahl Stautunden verzichten.

Die Strasse ist aber trotz gutausgebautem öffentlichem Verkehr der wichtigste Verkehrsträger. Rund 70 Prozent der Personenkilometer erfolgen auf der Strasse, beim Güterverkehr in der Fläche sind es etwa 75 Prozent. Konsultiert man den Voranschlag 2015, so stellt man fest, dass rund 60 Prozent der Verkehrsausgaben des Bundes in den öffentlichen Verkehr fliessen, etwa 36 Prozent in die Strasse und einige wenige Prozente noch in die Luftfahrt. Im Verhältnis zu den gesamten Verkehrsleistungen ist dies ein unhaltbar krasses Missverhältnis – und das muss geändert werden. Heute fliessen 50 Prozent der Erträge aus der Mineralölsteuer in die allgemeine Bundeskasse. Die Initiative will künftig 100 Prozent der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zukommen lassen. Unter dem Gesichtspunkt des Verursacherprinzips ist das eigentlich ein völlig logischer Vorgang.

Ich erinnere Sie daran, dass wir bei Fabi den Betrag gemäss Entwurf des Bundesrates massiv erhöht, fast verdoppelt haben. Kein Mensch hat damals von Kompensation gesprochen, sondern man hat andere Quellen der Finanzierung gefunden. In einer parallelen Diskussion hätten wir das hier vielleicht auch schaffen können. Nun kommen Sie, Frau Bundesrätin, und sagen: «Dann müssen Sie den Ausfall von 1,5 Milliarden bei der Landesverteidigung, bei der Landwirtschaft und bei der Bildung kompensieren.» Mit Verlaub, Frau Bundesrätin, hier scheinen Sie und Ihre Leute nicht gerade eine Sternstunde der Kreativität gehabt zu haben. Immer, wenn es ums Sparen geht, kommt das gleiche Lied von Ihrer Seite. Es sind immer zwei Bereiche, jene, die notabene ein Minus- oder höchstens ein Nullwachstum haben, die genannt werden, nämlich die Landesverteidigung und die Landwirtschaft, beides Bereiche der nationalen Sicherheit. Da wären auch andere Bereiche zu hinterfragen, Frau Bundesrätin. Sie werden das noch von meinem Kollegen Adrian Amstutz hören.

Bei den das Territorialprinzip verletzenden Beiträgen an Eisenbahninfrastrukturen im Ausland haben wir seit dem Jahr 2000 A-fonds-perdu-Beiträge von 700 Millionen Franken gesprochen; von diesen sind bereits über 400 Millionen Franken geleistet worden. Zusätzlich haben wir noch etwa 114 Millionen Franken an Darlehen gewährt; von diesen sind bis heute etwa 28 Millionen Franken zurückbezahlt worden. Frau Bundesrätin, mit der ablehnenden Haltung des Bundesrates und jetzt auch des Nationalrates zur gemeinsamen Behandlung der Initiative mit dem NAF haben wir eine echte Chance verpasst, eine mögliche Finanzierung zu diskutieren, die man allenfalls dem Volk auch als Gegenvorschlag hätte vorlegen können.

Im Übrigen muss ich wiederholen, was Herr Giezendanner gesagt hat. Bei der Kulturbotschaft haben Sie um 200 Millionen Franken aufgestockt. Keinen Menschen hat es interessiert, wie dies bezahlt wird; kein Mensch hat von Kompensation gesprochen. Wie man das bezahlen will, weiss wahrscheinlich bis jetzt erst der Himmel.

Für unsere wichtigste Verkehrsinfrastruktur müssen wir dringend eine nachhaltige Finanzierung installieren. Heute haben wir die Gelegenheit dazu: Empfehlen Sie die Initiative zur Annahme.

**Hadorn Philipp (S, SO):** Offenbar führen wir eine Diskussion über die Sternstunde der Bundesrätin und der Verwaltung und eine Polemik über die verschiedenen Verkehrsmittel.

Mit der Abstimmung über den Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) hat das Stimmvolk am 9. Februar des vergangenen Jahres dem öffentlichen Verkehr eine nachhaltige Grundlage gegeben. Bestandteil dieser Vorlage war, den Bahninfrastrukturfonds mit rund 4 Milliarden Franken aus der Mineral-

ölsteuer zu äufnen. Das macht Sinn, und das wurde so verabschiedet.

Die vorliegende Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» wäre alles andere als fair, würden doch wenige Monate nach dem Beschluss des Souveräns zu Fabi die Spielregeln bereits wieder geändert. Der beschlossene Ausbauschritt 2025 sowie die weiteren bei der Bahninfrastruktur geplanten Ausbauschritte könnten beträchtlich verzögert werden.

Aber auch ganz grundsätzlich gingen die Initianten dieses Volksbegehrens auf nicht ganz unproblematische Art und Weise auf Unterschriftenfang. Der offizielle Titel erweckt den Anschein, die gegenwärtige Verkehrsfinanzierung sei nicht fair. Zudem legt der Übername «Milchkuh-Initiative» nahe, dass die Autofahrer irgendwie gemolken würden. Letzteres ist in Wirklichkeit überhaupt nicht der Fall. Zudem ist hinlänglich bekannt und belegt, dass die Benutzerinnen und Benutzer der Strasse bei Weitem nicht alle Kosten des individuellen Fahrens tragen.

Die Annahme der Initiative hätte noch weitere schwerwiegende Nachteile. Sie würde ein massives Loch in die Staatskasse reissen. Eine Zweckbindung der gesamten Mineralölsteuer auf Treibstoffen würde andere Bundesaufgaben gefährden. Was wären wohl die Massnahmen? Würde gar ein weiteres Sparprogramm im Umfang von bis zu 1,5 Milliarden Franken notwendig? Nur bei den schwach gebundenen Ausgaben könnten Einsparungen kurzfristig vorgenommen werden. Diese betragen im Rechnungsjahr 2013 rund 30 Milliarden Franken, was also durchschnittliche Kürzungen von 5 Prozent in diesen Bereichen bedeuten könnte. Zentrale Bundesaufgaben wie Bildung, Entwicklungshilfe oder die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs kämen, das ist naheliegend, massiv unter Druck.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird unter anderem durch höhere Billettpreise finanziert. Auch Automobilistinnen und Automobilisten sollen sich durch höhere Ausgaben am Ausbau der Nationalstrassen beteiligen. Die Initiative will gerade dies verhindern. Das widerspricht dem Verursacherprinzip. Will in diesem Raum jemand ernsthaft eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse mit den entsprechenden Auswirkungen? Noch mehr Stau und Lärm sind für niemanden mehr zumutbar. Gerade die Agglomerationen sind bereits heute extrem belastet.

Was wir jetzt zuletzt brauchen, ist eine Polemik über die verschiedenen Mobilitätsformen. Die meisten von uns wissen sehr wohl, welche Mobilität welchen gesundheitlichen und ökologischen Preis hat und welche Sicherheitsrisiken beinhaltet. Gleichzeitig sind die meisten von uns Nutzer aller dieser Mobilitätsoptionen.

Neue Lösungen im Verkehrsbereich müssen nachhaltig sein und dort greifen, wo offensichtlich Handlungsbedarf besteht. Die meisten Staus in der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen, 85 bis 90 Prozent aller Staus sollen es sein. Noch immer wächst der Verkehr in den Agglomerationen stark. Dass sich dies in Zukunft ändern wird, wage ich zu bezweifeln. Der Mobilitätshunger der Menschen in unserem Land scheint unstillbar. Die Milchkuh-Initiative gibt auf all diese wirklichen Probleme keine einzige Antwort, sondern verhindert Lösungen und schafft neue Probleme.

Ach ja, zu meiner Interessenbindung: Als Angestellter der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) liegen mir natürlich auch die Beschäftigten dieser Branchen am Herzen. Diese sind übrigens tagtäglich im Einsatz, auf der Schiene und auch auf der Strasse, im Wasser- und auch im Luftverkehr.

Halten wir die Tür offen für wirkliche Lösungen, und erteilen wir dieser unsorgfältigen Initiative eine deutliche Abfuhr!

**Amstutz Adrian (V, BE):** Bei jeder Tankfüllung zwackt der Staat über die Hälfte des an der Tanksäule angezeigten Benzinpreises für sich ab, um das Geld grosszügig ins Ausland zu verschicken, um die Zentralbürokratie aufzublasen oder das Asylchaos zu finanzieren. Nur ein Drittel geht an die Strasse. Diese Abzockerei hat mehrere Namen: die Mineralölsteuer mit Einnahmen von 3 Milliarden Franken, der

Mineralölsteuerzuschlag mit Einnahmen von 2 Milliarden Franken, die LSVA mit Einnahmen von 1,5 Milliarden Franken, die Automobilsteuer mit Einnahmen von 400 Millionen Franken, die Autobahnvignette mit Einnahmen von 370 Millionen Franken, die Sanktionen bei der CO<sub>2</sub>-Verminderung – das ist in etwa das Absurdeste, wenn man bedenkt, dass der gleiche Staat den Stau in diesem Land verursacht, der Tonnen von CO<sub>2</sub> verursacht, die absolut unnötig sind – und dann noch die kantonalen Motorfahrzeugsteuern mit Einnahmen von 2 Milliarden Franken. Und was erhält der Strassenbenutzer für all dieses Geld? Jährlich 21 000 Stunden Stau! Das sind fast 2,5 Jahre Stau in einem Kalenderjahr. Das ist so absurd, wie es tönt.

Die Strasse ist das Rückgrat der Wirtschaft in diesem Land: 80 Prozent des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt, und 75 Prozent des Güterverkehrs werden auf der Strasse abgewickelt, was auch in Zukunft so sein muss, weil das unabdingbar ist. Ich kenne nämlich keinen Bauernhof mit Bahnanschluss. Auch die Biomilch wird auf der Strasse transportiert. Die Lebensmittelversorgung findet über die Strasse statt. Praktisch alle KMU und die grösseren Unternehmen werden über die Strasse versorgt, und auch die Entsorgung findet über die Strasse statt. Selbst die Windturbinen auf dem Mont Soleil wurden nicht vom rot-grünen «Leiterwägeli» gebracht, sondern von einem Lastwagen.

Darum ist es richtig, dass jetzt eine faire Finanzierung in dieser Sache hergestellt wird, damit der Strassenbenutzer mit seinen Abgaben, die er nebst seinen Kosten bezahlt, nicht mehr die Hälfte eines jeden Bahnbilletts zahlen muss.

**Steiert Jean-François (S, FR):** Les initiants nous affirment que 1,5 milliard de francs, ce n'est rien du tout. Monsieur Giezendanner a dit: «C'est 2 pour cent du budget fédéral, ce n'est pas grand-chose. On a fait des économies du même genre par ailleurs. Il n'y a pas de conséquences graves!»

Je suis un peu surpris. Les mêmes qui affirment aujourd'hui que 1,5 milliard de francs de moins par année dans le budget n'est pas grand-chose coupent «jovialement» quelques dizaines de millions de francs, des montants qui sont 10, 15, 50, parfois 100 fois plus petits, dans le budget de la culture; nous avons pu le constater ces jours derniers. Ces mêmes personnes disent qu'il n'y a pas assez d'argent, donc qu'on doit allouer moins d'argent pour l'encouragement de la musique et pour «Jeunesse et Sport» et ils affirment qu'on peut faire des cadeaux pour les routes. Qu'est-ce que cela révèle? Que ce n'est pas tellement une question de manque d'argent, mais plutôt de priorités à établir. Il y a des gens qui estiment que l'on peut sans autre faire un cadeau de 1,5 milliard de francs à de nombreux usagères et usagers de la route, mais que cela signifie que l'on dépensera moins pour la culture en général, moins pour la culture populaire, moins pour «Jeunesse et Sport» et moins pour un domaine qui est essentiel pour l'avenir de notre pays, c'est-à-dire pour la recherche et la formation.

J'aimerais brièvement développer ce dernier point. Certes, c'est un aspect particulier, mais il est spécialement touché par le côté quelque peu irresponsable de l'initiative de laquelle nous débattons aujourd'hui. Actuellement, le Conseil fédéral s'écharpe pour savoir si nous pouvons augmenter les crédits en faveur de la recherche et de la formation pour la prochaine tranche quadriennale, d'un peu plus de 2 ou d'un peu plus de 3 pour cent.

Entre une vision minimaliste d'une partie du Conseil fédéral, qui peut s'avérer fatale pour l'avenir de notre place de formation et de recherche au niveau international, ainsi que pour sa qualité, son attrait et par conséquent son effet important sur l'emploi dans notre pays et une vision, non pas maximaliste, mais simplement de maintien du statu quo d'une place de formation et de recherche à la pointe sur le plan international, avec une économie prospère mue par l'emploi qualifié, la différence est de 1 pour cent environ des budgets alloués à ce domaine. Dans un rare accord, les partenaires sociaux se sont exprimés par leurs principales organisations, du côté patronal comme du côté syndical, pour demander au Parlement d'accorder ce 1 pour cent supplémen-

taire par le biais d'une motion de commission déposée à juste titre par Monsieur Wasserfallen et sur laquelle nous nous prononcerons la semaine prochaine.

Les grandes associations économiques nous disent l'importance de ces ressources financières pour assurer l'avenir du modèle économique que constitue notre industrie et nos entreprises de services dont la plus-value est basée sur le savoir. L'initiative sur laquelle nous nous prononçons aujourd'hui met gravement en danger cet avenir. Elle a l'air anodine, mais elle ne l'est pas. Ses conséquences financières sont graves. Elle réduit de 5 pour cent – je parlais avant de 1 pour cent de différence pour l'avenir de notre place de formation et de recherche, là, il s'agit de 5 pour cent – l'ensemble des dépenses non liées de la Confédération.

Les principaux défenseurs de l'initiative nous ont dit ici de manière répétée, voire insistante parfois, qu'il était hors de question de couper le moindre centime dans les budgets de l'armée ou de l'agriculture – ce qui peut être légitime. La conséquence, c'est que, sur ce qui reste comme dépenses non liées, les budgets vont devoir être coupés de 10 à 15 pour cent en moyenne. Imaginez couper de 10 à 15 pour cent les budgets dans le domaine de la formation et de la recherche. C'est tuer la prospérité de la Suisse, parce que nous tuons un de ses principaux facteurs: la formation et la recherche qui offrent une plus-value basée sur la qualité, sur l'intelligence et le savoir de notre pays.

Dire, en des termes populistes et pour des raisons populistes, que nous allons faire une politique de l'arrosoir, avec des cadeaux dans un peu toute la Suisse à quelques usagers de la route, en mettant en danger un des principaux facteurs de succès de la Suisse, est une attitude profondément irresponsable.

C'est la raison pour laquelle je vous incite à recommander le rejet de cette initiative.

**Wasserfallen** Christian (RL, BE): Herr Kollege Steiert, besten Dank, dass Sie die wichtige WBK-Motion (15.3011) erwähnt haben, über die wir am 19. Juni abstimmen. Ich möchte einfach festhalten, dass der Entscheid für oder gegen die Milchkuh-Initiative nichts mit dem Entscheid für oder gegen diese Motion und die Bildungsausgaben zu tun hat; das sind völlig separate Geschäfte. Das war die Vorbemerkung; jetzt meine Frage: (*Zwischenruf Steiert: Sie haben eine Frage?*) Hätten Sie als einer der grossen Initianten der Velo-Initiative nicht Interesse daran, dass der Strassenraum aktiv umgestaltet werden kann? Ich erinnere daran, dass z. B. vor der Türe dieses Hauses, hier in Bern, zahlreiche Veloprojekte auch auf Strassen realisiert werden. Das wären doch auch Mittel, die Sie verwenden könnten.

**Steiert** Jean-François (S, FR): Danke, Herr Wasserfallen, für Ihre sehr intelligente Frage. Ich teile Ihre Meinung, dass Ihre Motion wichtig ist, und ich werde mit Ihnen nächste Woche für diese Motion stimmen. Wir müssen aber gleichzeitig sehen, dass sie uns 1 Prozent Mehrausgaben für Forschung und Bildung bringt. Uns beiden ist das wichtig und, wie ich hoffe, auch einer Mehrheit hier im Rat. Uns beiden ist bewusst – Sie haben vor einiger Zeit noch irgend so etwas wie einen Schulterchluss gemacht –, dass das Ganze ja bezahlt werden muss. Und wenn man natürlich aus der Bundeskasse jährlich 1,5 Milliarden Franken einfach entweichen lässt, wissen Sie wie auch ich, dass es noch schwieriger wird, diese für unser Land wichtigen Aufgaben zu finanzieren.

Ich teile wie Sie und wie Leute aus sämtlichen Parteien hier die Meinung, man solle Veloinfrastrukturen fördern. Deshalb gibt es die Velo-Initiative mit Förderern aus sämtlichen Fraktionen. Aber man soll nicht das eine gegen das andere ausspielen. Ich finde es verantwortungslos zu sagen: «Mein Veloanliegen setze ich durch, und wenn es dann bei Bildung und Forschung zu wenig Geld hat, ist das nicht so wichtig.» Das finde ich verantwortungslos, so mache ich keine Politik.

**Widmer-Schlumpf** Eveline, Bundesrätin: Herr Nationalrat Rutz – er ist im Moment nicht hier – hat eine Grundsatzdebatte zur Frage, ob Steuererhebung Raubrittertum ist oder nicht, führen wollen; es sind nicht alle darauf eingestiegen. Ich hätte ihn gerne daran erinnert, dass alle Steuern, die wir in diesem Land erheben, gestützt auf Volksbeschlüsse erfolgen. Diese Gelder fallen also nicht einfach vom Himmel, sondern wir stimmen jeweils darüber ab, und entscheidend sind selbstverständlich die Mehrheiten. Das ist also alles demokratisch legitimiert.

Herr Nationalrat Borer hat die Frage gestellt, ob die Verwaltung leistungsfähig und kreativ genug sei. Ich frage Sie: Wie kreativ sind Sie noch in der Zukunft im Geldausgeben? Wo sind Sie dann tatsächlich auch kreativ genug, um die Ausgaben auch zu vermindern? Ich werde Ihnen diese Frage im Rahmen der Budgetdiskussion noch stellen. Gerade diejenigen, die jetzt über Ausgabenreduktionen gesprochen haben, haben massgeblich dazu beigetragen, die Ausgaben im Budget 2015 zu erhöhen; daran erinnern Sie sich sicher noch.

Wir haben heute gehört, dass die Strassenbenützer die Milchkuhe für den Staat seien. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass von den Strassenbenützern 9,3 Milliarden Franken eingezogen würden. Man hat darin grosszügigerweise auch die Mehrwertsteuer eingerechnet. Es ist ja auch nicht so, dass beispielsweise die im Gastgewerbe eingekommene Mehrwertsteuer dann wiederum nur für das Gastgewerbe gebraucht wird.

Mit Bezug auf die LSVA wurde auch mehr oder weniger insinuiert, diese Abgabe sei einfach etwas, was eigentlich der Strasse zugutekommen müsste. Ich möchte Sie einfach daran erinnern, dass wir mit Artikel 85 in der Bundesverfassung eine Bestimmung haben, die klar sagt, wofür die LSVA eben gedacht ist, nämlich dafür, das Wachstum des Schwerverkehrs auf der Strasse zu reduzieren und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Es wird ganz klar gesagt, dass zwei Drittel der Einnahmen an den Bund und ein Drittel an die Kantone gehen, zur Deckung sämtlicher Kosten, die durch den Lastwagenverkehr nicht getragen werden und ungedeckt sind. Das steht in Artikel 85 der Bundesverfassung. Jetzt kann man sagen, das sei ein Irrtum gewesen, das wird vielleicht die Seite der Initianten nun sagen. Es gab hier aber immerhin eine Volksabstimmung mit einem ganz klaren Volks- und Ständemehr.

Es ist selbstverständlich richtig, dass der öffentliche Verkehr, wie Sie gesagt haben, auch auf der Strasse stattfindet. Das ist auch zur Kenntnis zu nehmen. Es ist aber nicht so, wie auch gesagt wurde, dass es hier um vom Parlament fehlgeleitete Finanzflüsse geht, um einen staatlichen Raubzug gegen die Strassenbenützer. Wie viele Verfassungsabstimmungen haben wir jetzt, schon nur in den letzten Jahren, im Hinblick auf die Benützung und die Finanzierung der Strasse gehabt! 2003, 2004 und 2009 haben wir uns mit dieser Strassenfinanzierung auseinandergesetzt, 1983 hat man sogar eine Verfassungsabstimmung über die Reduktion des Anteils des zweckgebundenen Treibstoffzollertrags durchgeführt: Das alles ist durch Volk und Stände absolut legitimiert. Was will die Initiative? Die Initiative will das ändern, was wir in der Verfassung festgelegt haben. Es ist so, Herr Nationalrat Binder: Wenn man das macht, dann fehlen in der Bundeskasse 1,5 Milliarden Franken. Ich sage das nicht nur, um zu drohen, dass man dann auch sagen müsse, wo man das auffangen wolle. Die Initiative ist aber so konzipiert, dass vom ersten Tag der Zustimmung zu dieser Initiative an 1,5 Milliarden Franken weniger im Bundeshaushalt wären. Wie kann man das direkt auffangen, um das Haushaltsgleichgewicht zu erhalten? Wohl nur über die Positionen, die nicht gebunden sind. Welches sind die nicht gebundenen Positionen? Ich möchte das hier nicht wiederholen, das wissen Sie so gut wie ich.

Wir haben ja jetzt ein gutes Konzept unterwegs, das im Parlament ist und jetzt im Ständerat beraten wird: Es ist der NAF mit einem unbefristeten Fonds, verankert auf Verfassungsstufe, mit einer ganz klaren Finanzierung für den Nationalstrassen- und den Agglomerationsverkehr, mit einer di-

rekten Zuweisung von Mitteln an den Fonds, und zwar Mineralölsteuerzuschlag, Automobilsteuer, Nationalstrassenabgabe, alles geht direkt an den Fonds. Mit dem NAF haben wir die Beibehaltung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, mit Strassenbeiträgen direkt an die Kantone, direkt an die Hauptstrassen und dem Beitrag für eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Wir haben einen NAF konzipiert, der ein faires, vorausschauendes, stabiles, nachhaltiges Finanzierungskonzept hat, einen NAF, der im Rahmen unserer koordinierten Verkehrspolitik steht, für die sich alle ausgesprochen haben. Ich möchte Sie bitten, diesen NAF auch zu unterstützen.

Spielen Sie doch nicht immer die Strasse gegen die Schiene aus! Wir brauchen beides, wir brauchen beides gleichermaßen. Und wenn wir nun, nach der Fabi-Botschaft, die wir diskutiert haben, eine umfassende Betrachtung anstellen, dann sehen wir, dass es nur eines gibt: Wir müssen die Initiative ablehnen und einen ganz gut strukturierten und auch gut finanzierten NAF schaffen – und da sind wir dann alle gefordert.

Ich möchte Sie bitten, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

**Nordmann Roger (S, VD)**, pour la commission: Je me contenterai de mentionner deux aspects: l'un, d'ordre statistique, concerne le coût et le financement des transports; l'autre a trait à la dénomination dite vache à lait.

En commission, plusieurs membres ont regretté que les derniers chiffres livrés par la Confédération datent de 2005 – reproche formulé à juste titre. Par chance, entre-temps, soit en avril 2015, l'Office fédéral de la statistique a publié une analyse actualisée portant sur le coût et le financement des transports pour l'année 2010 – je vois que Monsieur Binder m'écoute, c'est sauf erreur lui qui avait soulevé la problématique.

Nous observons dans cette analyse que les usagers de la route ont payé au niveau fédéral 7,2 milliards de francs. Ce montant est composé de l'impôt et de la surtaxe sur les huiles minérales, de la vignette autoroutière, de la redevance poids lourds liée aux prestations et de l'impôt sur les automobiles. Au niveau cantonal, les usagers de la route ont payé 3,5 milliards de francs. Les recettes sont principalement issues des contributions de la Confédération et de l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur. Au niveau communal, les usagers de la route n'ont payé que 0,6 milliard de francs, principalement via la contribution des cantons et les taxes de parking, par exemple. Au total – c'est un total brut puisqu'il y a des transferts entre les échelons –, les recettes payées par les usagers de la route se sont montées à 11,3 milliards de francs en 2010.

Les charges se sont montées, quant à elles, à 5,3 milliards de francs au niveau fédéral et concernent principalement les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales, ainsi que des contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructures routières. Au niveau cantonal, les charges se sont montées à 3 milliards de francs et concernent les dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales et des contributions qui ont été versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructures routières. Enfin, au niveau communal, les dépenses se sont élevées à 3,1 milliards de francs, et sont liées aux dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales. Au total, les dépenses se sont montées à 11,4 milliards de francs.

Les recettes, transferts inclus, se montent donc à 11,3 milliards de francs pour des dépenses de 11,4 milliards de francs. En termes de finances publiques strictes, la route paie presque ses coûts. Toutes ces données sont consultables dans le tableau 10.2 de la publication que j'ai mentionnée.

Le tableau 9.4 nous apprend encore que la route provoque au total 11,5 milliards de francs de coûts externes dus aux accidents, à des dommages à l'environnement et à la santé, mais que les assurances et d'autres éléments payés par les automobilistes et les camionneurs en couvrent 6 milliards de

francs. Il en résulte que les coûts externes non couverts par les usagers s'élèvent à 5,5 milliards de francs. Ce sont des chiffres actualisés.

J'en viens à la dénomination «vache à lait» et ce sera ma conclusion. Un certain nombre de défenseurs de l'initiative «pour un financement équitable des transports» ont déploré la dénomination «vache à lait». Force est de constater que ce sont les initiants eux-mêmes, et en particulier l'Association suisse des importateurs automobiles qui ont «mis en circulation» cette dénomination. Ils ont même fait une image avec une vache génétiquement modifiée qui a des roues à la place des pattes. Il me semble donc que ce sont les initiants qui sont responsables d'avoir dégradé leur initiative au rang de vache à lait. Heureusement, le dessin ne dit pas ce qu'il y a dans la boîte crânienne du bovidé.

Je vous invite à suivre la majorité et à recommander le rejet de l'initiative.

**Binder Max (V, ZH)**: Herr Kollega, die Diskussion in diesem Haus um die externen Kosten dauert in etwa so lange an, wie ich hier im Haus bin: Wir haben schon Anfang der Neunzigerjahre mit einer Motion Bundi (90.673) über diese Thematik gesprochen. Aber es wird von Ihrer Seite immer nur über die externen Kosten des Individualverkehrs gesprochen. Es wird nie über die externen Kosten des öffentlichen Verkehrs gesprochen – Feinstaub, Lärm usw. Können Sie mir sagen, wie hoch die externen Kosten beim öffentlichen Verkehr sind?

**Nordmann Roger (S, VD)**, für die Kommission: Ja, natürlich, das mache ich sehr gerne. Geben Sie mir eine Sekunde, damit ich die Seite in der Publikation des Bundesamtes für Statistik wiederfinde.

Bei den Unfallkosten sind es 6,8 Milliarden Franken durch den privaten motorisierten Personenverkehr, 148 Millionen durch den öffentlichen Strassenverkehr und 36 Millionen durch den Personenverkehr auf der Schiene. Bei den Umwelt- und Gesundheitskosten sind es 4,8 Milliarden Franken durch den privaten motorisierten Personenverkehr, 193 Millionen durch den öffentlichen Strassenverkehr und 400 Millionen durch den Personenverkehr auf der Schiene; dies alles pro Jahr. 400 Millionen gegenüber 4,8 Milliarden Franken, damit betragen die externen Umwelt- und Gesundheitskosten des Personenverkehrs auf der Schiene etwa zwölfmal weniger als jene des privaten Personenverkehrs auf der Strasse. Es gibt bei der Schiene externe Kosten – da haben Sie Recht –, aber sie sind wesentlich tiefer als bei der Strasse.

Ich danke Ihnen, Herr Binder, dass Sie mir die Gelegenheit gegeben haben, auf diese ausgezeichnete Publikation zu verweisen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

## **Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung»**

### **Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports»**

*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*

**Art. 2***Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Rickli Natalie)  
... die Initiative anzunehmen.

**Art. 2***Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Proposition de la minorité*

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Quadri, Rickli Natalie)  
... d'accepter l'initiative.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.089/11 931)

Für den Antrag der Mehrheit ... 97 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 65 Stimmen

(11 Enthaltungen)

**Le président** (Rossini Stéphane, président): Comme l'entrée en matière est acquise de plein droit, il n'y a pas de vote sur l'ensemble. L'objet est donc prêt pour le vote final.

14.089

**Für eine faire  
Verkehrsfinanzierung.  
Volksinitiative**

**Pour un financement  
équitable des transports.  
Initiative populaire**

*Schlussabstimmung – Vote final*

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.15 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

---

**Theiler** Georges (RL, LU): Wir haben Ihnen beantragt – ich durfte da die Minderheit anführen –, dieses Geschäft gemeinsam mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zu behandeln. Der Rat hat dies abgelehnt. Zum heutigen Zeitpunkt ist es so, dass dieser NAF in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen noch in Diskussion steht. Es ist nicht möglich zu beurteilen, welche dieser beiden Lösungen nun die bessere ist. Ich werde mich dafür einsetzen, dass sich dieser NAF noch etwas in Richtung der Milchkuh-Initiative bewegt. Sollte er dies tun, würde ich dann den NAF vorziehen. Sollte das nicht der Fall sein, würde ich dann die Milchkuh-Initiative vorziehen. Das war eine kurze Erklärung dafür, weshalb ich mich heute bei dieser Vorlage der Stimme enthalten werde.

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung»**

**Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un financement équitable des transports»**

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.089/929)

Für Annahme des Entwurfes ... 32 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(9 Enthaltungen)

14.089

**Für eine faire  
Verkehrsfinanzierung.  
Volksinitiative****Pour un financement  
équitable des transports.  
Initiative populaire***Schlussabstimmung – Vote final*

Ständerat/Conseil des Etats 11.03.15 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.06.15 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 19.06.15 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «für eine faire  
Verkehrsfinanzierung»****Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour un fi-  
nancement équitable des transports»***Abstimmung – Vote*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 14.089/12 215)

Für Annahme des Entwurfes ... 123 Stimmen

Dagegen ... 66 Stimmen

(5 Enthaltungen)



**Geschäft / Objet**

14.089-1 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative: Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»  
 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire: Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports»

**Gegenstand / Objet du vote:**

Proposition de renvoi

**Abstimmung vom / Vote du:** 03.06.2015 12:07:59

Aebi Andreas	-	V	BE	Français	-	RL	VD	Landolt	+	BD	GL	Rickli Natalie	-	V	ZH
Aebischer Matthias	+	S	BE	Frehner	-	V	BS	Lehmann	=	CE	BS	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	-	V	ZG	Freysinger	0	V	VS	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rime	-	V	FR
Allemann	+	S	BE	Fridez	+	S	JU	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Romano	-	CE	TI
Amadruz	-	V	GE	Galladé	+	S	ZH	Lüscher	-	RL	GE	Rossini	P	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Gasche	-	BD	BE	Lustenberger	-	CE	LU	Rösti	-	V	BE
Amstutz	-	V	BE	Gasser	+	GL	GR	Mahrer	+	G	GE	Ruiz Rebecca	+	S	VD
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Geissbühler	-	V	BE	Maier Thomas	+	GL	ZH	Rusconi	-	V	TI
Barazzzone	+	CE	GE	Germanier	-	RL	VS	Maire Jacques-André	+	S	NE	Rutz Gregor	-	V	ZH
Bäumle	+	GL	ZH	Giezendanner	-	V	AG	Markwalder	-	RL	BE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Gilli	+	G	SG	Marra	+	S	VD	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Girod	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	-	V	ZH	Grazmann	+	CE	LU	Matter	-	V	ZH	Schibli	-	V	ZH
Birrer-Heimo	+	S	LU	Glättli	+	G	ZH	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schilliger	-	RL	LU
Böhni	+	GL	TG	Gmür	-	CE	SZ	Merlini	-	RL	TI	Schläfli	+	CE	SO
Borer	-	V	SO	Golay	-	V	GE	Miesch	-	V	BL	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Bortoluzzi	-	V	ZH	Gössi	-	RL	SZ	Monnard	-	RL	NE	Schneeberger	-	RL	BL
Bourgeois	-	RL	FR	Graber Jean-Pierre	-	V	BE	Moret	-	RL	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Brand	-	V	GR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	-	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	-	V	SG	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	+	GL	ZH	Schwaab	+	S	VD
Büchel Roland	-	V	SG	Grin	-	V	VD	Müller Geri	+	G	AG	Schwander	-	V	SZ
Büchler Jakob	0	CE	SG	Gross Andreas	E	S	ZH	Müller Leo	0	CE	LU	Semadeni	+	S	GR
Bugnon	-	V	VD	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	-	RL	AG	Siegenthaler	+	BD	BE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	-	BD	BE	Müller Thomas	-	V	SG	Sommaruga Carlo	+	S	GE
Buttet	0	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	0	RL	SG	Stahl	-	V	ZH
Candinas	+	CE	GR	Guhl	-	BD	AG	Müller-Altermatt	+	CE	SO	Stamm	0	V	AG
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Gysi	+	S	SG	Munz	+	S	SH	Steiert	+	S	FR
Caroni	-	RL	AR	Hadom	+	S	SO	Mürli	-	V	LU	Stolz	-	RL	BS
Cassis	-	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Naef	+	S	ZH	Streiff	+	CE	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Neiryneck	=	CE	VD	Thorens Goumaz	+	G	VD
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	-	V	TG	Nidegger	-	V	GE	Tomare	+	S	GE
Clottu	-	V	NE	Heer	-	V	ZH	Nordmann	+	S	VD	Trede	+	G	BE
Darbellay	+	CE	VS	Heim	+	S	SO	Noser	E	RL	ZH	Tschäppät	0	S	BE
de Buman	+	CE	FR	Herzog	-	V	TG	Nussbaumer	+	S	BL	Tschümperlin	+	S	SZ
de Courten	-	V	BL	Hess Lorenz	-	BD	BE	Pantani	-	V	TI	van Singer	+	G	VD
Derder	-	RL	VD	Hiltbold	-	RL	GE	Pardini	+	S	BE	Veillon	-	V	VD
Egloff	-	V	ZH	Huber	-	RL	UR	Parmelin	-	V	VD	Vischer Daniel	+	G	ZH
Eichenberger	-	RL	AG	Humbel	+	CE	AG	Perrinjaquet	-	RL	NE	Vitali	-	RL	LU
Estermann	-	V	LU	Hurter Thomas	-	V	SH	Pezzatti	-	RL	ZG	Vogler	+	CE	OW
Fässler Daniel	0	CE	AI	Ingold	+	CE	ZH	Pfister Gerhard	-	CE	ZG	von Graffenried	+	G	BE
Fehr Hans	-	V	ZH	Jans	+	S	BS	Pieren	-	V	BE	von Siebenthal	-	V	BE
Fehr Jacqueline	0	S	ZH	Joder	-	V	BE	Piller Carrard	+	S	FR	Voruz	+	S	VD
Feller	-	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Portmann	-	RL	ZH	Walter	-	V	TG
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Quadranti	+	BD	ZH	Walti Beat	-	RL	ZH
Fiala	0	RL	ZH	Keller Peter	-	V	NW	Quadri	-	V	TI	Wasserfallen	-	RL	BE
Fischer Roland	+	GL	LU	Kessler	+	GL	SG	Regazzi	-	CE	TI	Weibel	+	GL	ZH
Flach	+	GL	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Reimann Lukas	-	V	SG	Wermuth	+	S	AG
Flückiger Sylvia	-	V	AG	Killer Hans	-	V	AG	Reimann Maximilian	0	V	AG	Winkler	-	BD	ZH
Fluri	-	RL	SO	Knecht	-	V	AG	Reynard	+	S	VS	Wobmann	-	V	SO

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si	12	20	4	15		42		93
-	Nein / non / no		5	5		27		54	91
=	Enth. / abst. / ast.		2						2
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1	1		2
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		4			2	2	3	11
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes						1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Proposition de la majorité (ne pas renvoyer à la commission)

Bedeutung Nein / Signification du non: Proposition de la minorité Français (renvoyer à la commission)

**Geschäft / Objet**

14.089-1 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative: Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»  
Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire: Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports»

**Gegenstand / Objet du vote:**

Art. 2

**Abstimmung vom / Vote du: 03.06.2015 18:00:59**

Aebi Andreas	-	V	BE	Français	=	RL	VD	Landolt	0	BD	GL	Rickli Natalie	-	V	ZH
Aebischer Matthias	+	S	BE	Frehner	-	V	BS	Lehmann	+	CE	BS	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Aeschi Thomas	-	V	ZG	Freysinger	-	V	VS	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rime	-	V	FR
Allemann	+	S	BE	Fridez	+	S	JU	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Ritter	+	CE	SG
Amarelle	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Lohr	+	CE	TG	Romano	+	CE	TI
Amadruz	-	V	GE	Galladé	0	S	ZH	Lüscher	=	RL	GE	Rossini	P	S	VS
Amherd	+	CE	VS	Gasche	0	BD	BE	Lustenberger	0	CE	LU	Rösti	-	V	BE
Amstutz	-	V	BE	Gasser	+	GL	GR	Mahrer	+	G	GE	Ruiz Rebecca	+	S	VD
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Geissbühler	-	V	BE	Maier Thomas	+	GL	ZH	Rusconi	-	V	TI
Barazzzone	+	CE	GE	Germanier	=	RL	VS	Maire Jacques-André	+	S	NE	Rutz Gregor	-	V	ZH
Bäumle	0	GL	ZH	Giezendanner	-	V	AG	Markwalder	+	RL	BE	Rytz Regula	+	G	BE
Bernasconi	+	S	GE	Gilli	+	G	SG	Marra	+	S	VD	Schelbert	+	G	LU
Bertschy	+	GL	BE	Girod	+	G	ZH	Masshardt	+	S	BE	Schenker Silvia	+	S	BS
Binder	-	V	ZH	Germanier	+	CE	LU	Glanzmann	-	V	ZH	Schibli	-	V	ZH
Birrer-Heimo	+	S	LU	Glättli	+	G	ZH	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schilliger	-	RL	LU
Böhni	+	GL	TG	Gmür	0	CE	SZ	Merlini	+	RL	TI	Schläfli	+	CE	SO
Borer	-	V	SO	Golay	-	V	GE	Miesch	-	V	BL	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Bortoluzzi	-	V	ZH	Gössi	-	RL	SZ	Monnard	-	RL	NE	Schneeberger	-	RL	BL
Bourgeois	=	RL	FR	Graber Jean-Pierre	-	V	BE	Moret	=	RL	VD	Schneider Schüttel	+	S	FR
Brand	-	V	GR	Graf Maya	+	G	BL	Mörgeli	0	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Brunner	-	V	SG	Graf-Litscher	+	S	TG	Moser	0	GL	ZH	Schwaab	+	S	VD
Büchel Roland	-	V	SG	Grin	-	V	VD	Müller Geri	0	G	AG	Schwander	-	V	SZ
Büchler Jakob	0	CE	SG	Gross Andreas	E	S	ZH	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	+	S	GR
Bugnon	0	V	VD	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Philipp	-	RL	AG	Siegenthaler	+	BD	BE
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	-	BD	BE	Müller Thomas	-	V	SG	Sommaruga Carlo	+	S	GE
Buttet	0	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Walter	0	RL	SG	Stahl	-	V	ZH
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller-Altarmatt	0	CE	SO	Stamm	-	V	AG
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Gysi	+	S	SG	Munz	+	S	SH	Steiert	+	S	FR
Caroni	=	RL	AR	Hadorn	+	S	SO	Müri	-	V	LU	Stolz	-	RL	BS
Cassis	=	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Naef	+	S	ZH	Streiff	+	CE	BE
Chevalley	+	GL	VD	Hassler	+	BD	GR	Neiryneck	+	CE	VD	Thorens Goumaz	+	G	VD
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hausammann	0	V	TG	Nidegger	-	V	GE	Tomare	+	S	GE
Clottu	-	V	NE	Heer	0	V	ZH	Nordmann	+	S	VD	Trede	+	G	BE
Darbella	0	CE	VS	Heim	+	S	SO	Noser	E	RL	ZH	Tschäppät	+	S	BE
de Buman	+	CE	FR	Herzog	0	V	TG	Nussbaumer	+	S	BL	Tschümperlin	+	S	SZ
de Courten	-	V	BL	Hess Lorenz	=	BD	BE	Pantani	-	V	TI	van Singer	+	G	VD
Derder	=	RL	VD	Hiltbold	=	RL	GE	Pardini	+	S	BE	Veillon	-	V	VD
Egloff	0	V	ZH	Huber	=	RL	UR	Parmelin	-	V	VD	Vischer Daniel	+	G	ZH
Eichenberger	-	RL	AG	Humbel	+	CE	AG	Perrinjaquet	0	RL	NE	Vitali	-	RL	LU
Estermann	-	V	LU	Hurter Thomas	-	V	SH	Pezzatti	-	RL	ZG	Vogler	+	CE	OW
Fässler Daniel	+	CE	AI	Ingold	+	CE	ZH	Pfister Gerhard	-	CE	ZG	von Graffenried	+	G	BE
Fehr Hans	-	V	ZH	Jans	+	S	BS	Pieren	-	V	BE	von Siebenthal	-	V	BE
Fehr Jacqueline	0	S	ZH	Joder	-	V	BE	Piller Carrard	+	S	FR	Voruz	+	S	VD
Feller	0	RL	VD	John-Calame	+	G	NE	Portmann	-	RL	ZH	Walter	-	V	TG
Feri Yvonne	+	S	AG	Jositsch	+	S	ZH	Quadranti	+	BD	ZH	Walz Beat	-	RL	ZH
Fiala	0	RL	ZH	Keller Peter	-	V	NW	Quadri	-	V	TI	Wasserfallen	-	RL	BE
Fischer Roland	+	GL	LU	Kessler	+	GL	SG	Regazzi	-	CE	TI	Weibel	+	GL	ZH
Flach	+	GL	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Reimann Lukas	-	V	SG	Wermuth	+	S	AG
Flückiger Sylvia	-	V	AG	Killer Hans	-	V	AG	Reimann Maximilian	E	V	AG	Winkler	+	BD	ZH
Fluri	+	RL	SO	Knecht	-	V	AG	Reynard	+	S	VS	Wobmann	-	V	SO

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si	10	23	5	14	3	42		97
-	Nein / non / no		2	1		12		50	65
=	Enth. / abst. / ast.			1		10			11
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4					1	1	1	3
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	2	6	2	1	4	2	6	23
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes						1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Proposition de la majorité (recommandation de rejeter l'initiative)  
Bedeutung Nein / Signification du non: Proposition de la minorité Wobmann (recommandation d'accepter l'initiative)



## STÄNDERAT

Abstimmungsprotokoll

## CONSEIL DES ETATS

Procès-verbal de vote

**Geschäft / Objet:**

- 14.089-1 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative  
 Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»  
 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire  
 Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports»  
 Per un equofinanziamento dei trasporti. Iniziativa popolare  
 Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti»

**Gegenstand / Objet du vote:** Vote final**Abstimmung vom / Vote du:** 19.06.2015 08:38:17

Abate	Fabio	+	TI
Altherr	Hans	+	AR
Baumann	Isidor	+	UR
Berberat	Didier	+	NE
Bieri	Peter	+	ZG
Bischof	Pirmin	+	SO
Bischofberger	Ivo	+	AI
Bruderer Wyss	Pascale	+	AG
Comte	Raphaël	=	NE
Cramer	Robert	+	GE
Diener Lenz	Verena	+	ZH
Eberle	Roland	-	TG
Eder	Joachim	=	ZG
Egerszegi-Obrist	Christine	+	AG
Engler	Stefan	+	GR
Fetz	Anita	+	BS
Föhn	Peter	-	SZ
Fournier	Jean-René	+	VS
Germann	Hannes	-	SH
Graber	Konrad	+	LU
Gutzwiller	Felix	=	ZH
Häberli-Koller	Brigitte	=	TG
Hêche	Claude	P	JU

Hefti	Thomas	+	GL
Hess	Hans	=	OW
Hösli	Werner	=	GL
Imoberdorf	René	+	VS
Janiak	Claude	+	BL
Keller-Sutter	Karin	=	SG
Kuprecht	Alex	-	SZ
Levrat	Christian	+	FR
Lombardi	Filippo	+	TI
Luginbühl	Werner	+	BE
Maury Pasquier	Liliane	+	GE
Minder	Thomas	+	SH
Niederberger	Paul	+	NW
Rechsteiner	Paul	+	SG
Recordon	Luc	+	VD
Savary	Géraldine	+	VD
Schmid	Martin	=	GR
Schwaller	Urs	+	FR
Seydoux-Christe	Anne	+	JU
Stadler	Markus	+	UR
Stöckli	Hans	+	BE
Theiler	Georges	=	LU
Zanetti	Roberto	+	SO

Legende	Tot.
+ Ja / oui / si	32
- Nein / non / no	4
= Enth. / abst. / ast.	9
E Entschuldigt gem. Art. 44a Abs. 6 GRS / excusé sel. art. 44a al. 6 RCE / scusato se. art. 44a cpv. 6 RCS	0
0 Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto	0
P Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part au vote / La/il presidente non partecipa al voto	1

Bedeutung Ja / Signification du oui:

Adopter l'arrêté fédérale

Bedeutung Nein / Signification du non:

Rejet

**Geschäft / Objet**

14.089-1 Für eine faire Verkehrsfinanzierung. Volksinitiative: Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»  
 Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire: Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports»

**Gegenstand / Objet du vote:**

Vote final

**Abstimmung vom / Vote du:** 19.06.2015 09:40:08

Aebi Andreas	-	V	BE	Français	+	RL	VD	Knecht	-	V	AG	Reynard	+	S	VS
Aebischer Matthias	+	S	BE	Frehner	-	V	BS	Landolt	+	BD	GL	Rickli Natalie	-	V	ZH
Aeschi Thomas	-	V	ZG	Freysinger	+	V	VS	Lehmann	+	CE	BS	Riklin Kathy	+	CE	ZH
Allemann	+	S	BE	Fridez	+	S	JU	Leuenberger-Genève	+	G	GE	Rime	-	V	FR
Amarelle	+	S	VD	Friedl	+	S	SG	Leutenegger Oberholzer	+	S	BL	Ritter	+	CE	SG
Amaudruz	-	V	GE	Galladé	+	S	ZH	Lohr	+	CE	TG	Romano	+	CE	TI
Amherd	+	CE	VS	Gasche	+	BD	BE	Lüscher	+	RL	GE	Rossini	P	S	VS
Amstutz	-	V	BE	Gasser	+	GL	GR	Lustenberger	+	CE	LU	Rösti	-	V	BE
Badran Jacqueline	+	S	ZH	Geissbühler	E	V	BE	Mahrer	+	G	GE	Ruiz Rebecca	+	S	VD
Barazzone	+	CE	GE	Germanier	+	RL	VS	Maier Thomas	+	GL	ZH	Rusconi	+	V	TI
Bäumle	+	GL	ZH	Giezendanner	-	V	AG	Maire Jacques-André	+	S	NE	Rutz Gregor	E	V	ZH
Bernasconi	+	S	GE	Gilli	+	G	SG	Markwalder	+	RL	BE	Rytz Regula	+	G	BE
Bertschy	+	GL	BE	Girod	+	G	ZH	Marra	+	S	VD	Schelbert	+	G	LU
Binder	-	V	ZH	Glanzmann	+	CE	LU	Masshardt	+	S	BE	Schenker Silvia	+	S	BS
Birrer-Heimo	+	S	LU	Glättli	+	G	ZH	Matter	-	V	ZH	Schibli	-	V	ZH
Böhni	+	GL	TG	Gmür	+	CE	SZ	Meier-Schatz	+	CE	SG	Schilliger	-	RL	LU
Borer	-	V	SO	Golay	-	V	GE	Merlini	+	RL	TI	Schläfli	+	CE	SO
Bortoluzzi	-	V	ZH	Gössi	-	RL	SZ	Miesch	-	V	BL	Schmid-Federer	+	CE	ZH
Bourgeois	-	RL	FR	Graber Jean-Pierre	-	V	BE	Monnard	+	RL	NE	Schneeberger	-	RL	BL
Brand	-	V	GR	Graf Maya	+	G	BL	Moret	+	RL	VD	Schneider Schützel	+	S	FR
Brunner	-	V	SG	Graf-Litscher	+	S	TG	Mörgeli	-	V	ZH	Schneider-Schneiter	+	CE	BL
Büchel Roland	-	V	SG	Grin	-	V	VD	Moser	+	GL	ZH	Schwaab	+	S	VD
Büchler Jakob	+	CE	SG	Gross Andreas	+	S	ZH	Müller Geri	+	G	AG	Schwander	-	V	SZ
Bugnon	-	V	VD	Grossen Jürg	+	GL	BE	Müller Leo	+	CE	LU	Semadeni	+	S	GR
Bulliard	+	CE	FR	Grunder	E	BD	BE	Müller Philipp	-	RL	AG	Siegenthaler	+	BD	BE
Buttet	+	CE	VS	Gschwind	+	CE	JU	Müller Thomas	-	V	SG	Sommaruga Carlo	+	S	GE
Candinas	+	CE	GR	Guhl	+	BD	AG	Müller Walter	-	RL	SG	Stahl	-	V	ZH
Carobbio Guscetti	+	S	TI	Gysi	+	S	SG	Müller-Altmet	+	CE	SO	Stamm	-	V	AG
Caroni	=	RL	AR	Hadorn	+	S	SO	Munz	+	S	SH	Steiert	+	S	FR
Cassis	+	RL	TI	Hardegger	+	S	ZH	Müri	-	V	LU	Stolz	-	RL	BS
Chevalley	+	GL	VD	Häsler	+	G	BE	Naef	+	S	ZH	Streff	+	CE	BE
Chopard-Acklin	+	S	AG	Hassler	+	BD	GR	Neiryck	+	CE	VD	Thorens Goumaz	+	G	VD
Clottu	-	V	NE	Hausammann	=	V	TG	Nidegger	-	V	GE	Tornare	+	S	GE
Darbellay	+	CE	VS	Heer	-	V	ZH	Nordmann	+	S	VD	Trede	+	G	BE
de Buman	+	CE	FR	Heim	+	S	SO	Noser	=	RL	ZH	Tschäppät	+	S	BE
de Courten	-	V	BL	Herzog	-	V	TG	Nussbaumer	+	S	BL	Tschümperlin	+	S	SZ
Derder	+	RL	VD	Hess Lorenz	+	BD	BE	Pantani	-	V	TI	van Singer	+	G	VD
Egloff	-	V	ZH	Hiltbold	+	RL	GE	Pardini	+	S	BE	Veillon	-	V	VD
Eichenberger	-	RL	AG	Huber	=	RL	UR	Parmelin	-	V	VD	Vischer Daniel	+	G	ZH
Estermann	-	V	LU	Humbel	+	CE	AG	Perrinjaquet	+	RL	NE	Vitali	-	RL	LU
Fässler Daniel	0	CE	AI	Hurter Thomas	-	V	SH	Pezzatti	-	RL	ZG	Vogler	+	CE	OW
Fehr Hans	-	V	ZH	Ingold	+	CE	ZH	Pfister Gerhard	-	CE	ZG	von Siebenthal	0	V	BE
Fehr Jacqueline	+	S	ZH	Jans	+	S	BS	Pieren	-	V	BE	Voruz	+	S	VD
Feller	+	RL	VD	Joder	-	V	BE	Piller Carrard	+	S	FR	Walter	-	V	TG
Feri Yvonne	+	S	AG	John-Calame	+	G	NE	Portmann	+	RL	ZH	Walti Beat	=	RL	ZH
Fiala	-	RL	ZH	Jositsch	+	S	ZH	Quadranti	+	BD	ZH	Wasserfallen	-	RL	BE
Fischer Roland	+	GL	LU	Keller Peter	-	V	NW	Quadri	-	V	TI	Weibel	+	GL	ZH
Flach	+	GL	AG	Kessler	+	GL	SG	Regazzi	-	CE	TI	Wermuth	+	S	AG
Flückiger Sylvia	-	V	AG	Kiener Nellen	+	S	BE	Reimann Lukas	-	V	SG	Winkler	+	BD	ZH
Fluri	+	RL	SO	Killer Hans	-	V	AG	Reimann Maximilian	-	V	AG	Wobmann	-	V	SO

	Fraktion / Groupe / Gruppo	GL	CE	BD	G	RL	S	V	Tot.
+	Ja / oui / si	12	28	8	15	14	45	1	123
-	Nein / non / no		2			12		52	66
=	Enth. / abst. / ast.					4		1	5
E	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4			1				2	3
0	Hat nicht teilgenommen / n'a pas participé au vote / non ha partecipato al voto		1					1	2
P	Die Präsidentin/der Präsident stimmt nicht / La présidente/le président ne prend pas part aux votes						1		1

Bedeutung Ja / Signification du oui: Adopter le projet qui recommande de rejeter l'iv.po.

Bedeutung Nein / Signification du non: Rejeter le projet qui recommande de rejeter l'iv.po.

# Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung»

vom 19. Juni 2015

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 139 Absatz 5 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,  
nach Prüfung der am 10. März 2014<sup>2</sup> eingereichten Volksinitiative  
«Für eine faire Verkehrsfinanzierung»,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 19. November 2014<sup>3</sup>,  
beschliesst:*

## Art. 1

<sup>1</sup> Die Volksinitiative vom 10. März 2014 «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

<sup>2</sup> Sie lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

*Art. 86 Abs. 2<sup>bis</sup> (neu), 3, 3<sup>bis</sup> Einleitungssatz, 4, 5 (neu) und 6 (neu)*

<sup>2bis</sup> Er verwendet den Reinertrag der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe ausschliesslich für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

- a. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen;
- b. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge;
- c. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- d. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen;
- e. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht;
- f. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind;

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> BBl 2014 3141

<sup>3</sup> BBl 2014 9619

- g. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen für die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb der Kantonsstrassen.

<sup>3</sup> *Aufgehoben*

<sup>3bis</sup> Er verwendet den Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen ausschliesslich für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr:

<sup>4</sup> Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs untersteht dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 141.

<sup>5</sup> Reichen die Mittel für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr oder dem Luftverkehr nicht aus, so erhebt der Bund auf den betreffenden Treibstoffen einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

<sup>6</sup> Jede Zweckentfremdung der Reinerträge nach den Absätzen 2<sup>bis</sup> und 3<sup>bis</sup> sowie des Reinertrags des Zuschlags zur Verbrauchssteuer nach Absatz 5 ist untersagt.

**Art. 2**

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

Ständerat, 19. Juni 2015

Der Präsident: Claude Héche  
Die Sekretärin: Martina Buol

Nationalrat, 19. Juni 2015

Der Präsident: Stéphane Rossini  
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

# Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports»

du 19 juin 2015

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution<sup>1</sup>,

vu l'initiative populaire «Pour un financement équitable des transports»  
déposée le 10 mars 2014<sup>2</sup>,

vu le message du Conseil fédéral du 19 novembre 2014<sup>3</sup>,

*arrête:*

## Art. 1

<sup>1</sup> L'initiative populaire du 10 mars 2014 «Pour un financement équitable des transports» est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

<sup>2</sup> Elle a la teneur suivante:

La Constitution est modifiée comme suit:

*Art. 86, al. 2<sup>bis</sup> (nouveau), 3, 3<sup>bis</sup> phrase introductive, 4, 5 (nouveau) et 6 (nouveau)*

<sup>2bis</sup> Elle affecte le produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des seules tâches et dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière:

- a. construction, entretien et exploitation des routes nationales;
- b. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés;
- c. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations;
- d. contributions destinées aux routes principales;
- e. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires;

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> FF 2014 3019

<sup>3</sup> FF 2014 9395

- f. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur;
- g. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes cantonales.

<sup>3</sup> *Abrogé*

<sup>3bis</sup> Elle affecte le produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au financement des seules tâches et dépenses suivantes, qui sont liées au trafic aérien:

<sup>4</sup> L'introduction ou l'augmentation d'impôts, de redevances ou d'émoluments dans le domaine de la circulation routière sont sujettes au référendum prévu par l'art. 141.

<sup>5</sup> Si ces moyens ne suffisent pas au financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière et au trafic aérien, la Confédération prélève sur les carburants concernés un supplément sur l'impôt à la consommation.

<sup>6</sup> Toute affectation non conforme aux utilisations prévues du produit net des impôts et redevances visés aux al. 2<sup>bis</sup> et 3<sup>bis</sup> et du produit net du supplément sur l'impôt à la consommation visé à l'al. 5 est proscrite.

**Art. 2**

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Conseil des Etats, 19 juin 2015

Le président: Claude Hêche  
La secrétaire: Martina Buol

Conseil national, 19 juin 2015

Le président: Stéphane Rossini  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz



## Decreto federale concernente l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti»

del 19 giugno 2015

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visto l'articolo 139 capoverso 5 della Costituzione federale<sup>1</sup>;  
esaminata l'iniziativa popolare «Per un equo finanziamento dei trasporti»,  
depositata il 10 marzo 2014<sup>2</sup>;  
visto il messaggio del Consiglio federale del 19 novembre 2014<sup>3</sup>,

*decreta:*

### Art. 1

<sup>1</sup> L'iniziativa popolare del 10 marzo 2014 «Per un equo finanziamento dei trasporti» è valida ed è sottoposta al voto del Popolo e dei Cantoni.

<sup>2</sup> L'iniziativa ha il tenore seguente:

La Costituzione federale è modificata come segue:

*Art. 86 cpv. 2<sup>bis</sup> (nuovo), 3, 3<sup>bis</sup>, frase introduttiva, 4, 5 (nuovo) e 6 (nuovo)*

<sup>2bis</sup> Impiega il prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali esclusivamente per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:

- a. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;
- b. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
- c. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
- d. contributi ai costi delle strade principali;
- e. 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;

<sup>1</sup> RS 101

<sup>2</sup> FF 2014 2791

<sup>3</sup> FF 2014 8305

- f. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
- g. contributi ai Cantoni senza strade nazionali per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade cantonali.

<sup>3</sup> *Abrogato*

<sup>3bis</sup> Impiega il prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione esclusivamente per i seguenti compiti e spese connessi al traffico aereo:

<sup>4</sup> L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse o emolumenti nel settore della circolazione stradale devono essere sottoposti al referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141.

<sup>5</sup> Se i mezzi per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale e al traffico aereo non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo per i relativi carburanti.

<sup>6</sup> È vietato qualsiasi uso, diverso da quello previsto, del prodotto netto di cui ai capoversi 2<sup>bis</sup> e 3<sup>bis</sup> e del prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo di cui al capoverso 5.

**Art. 2**

L'Assemblea federale raccomanda al Popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Consiglio degli Stati, 19 giugno 2015

Il presidente: Claude Hêche  
La segretaria: Martina Buol

Consiglio nazionale, 19 giugno 2015

Il presidente: Stéphane Rossini  
Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Parlamentsdienste  
 Services du Parlement  
 Servizi del Parlamento  
 Servetschs dal parlament



## 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.

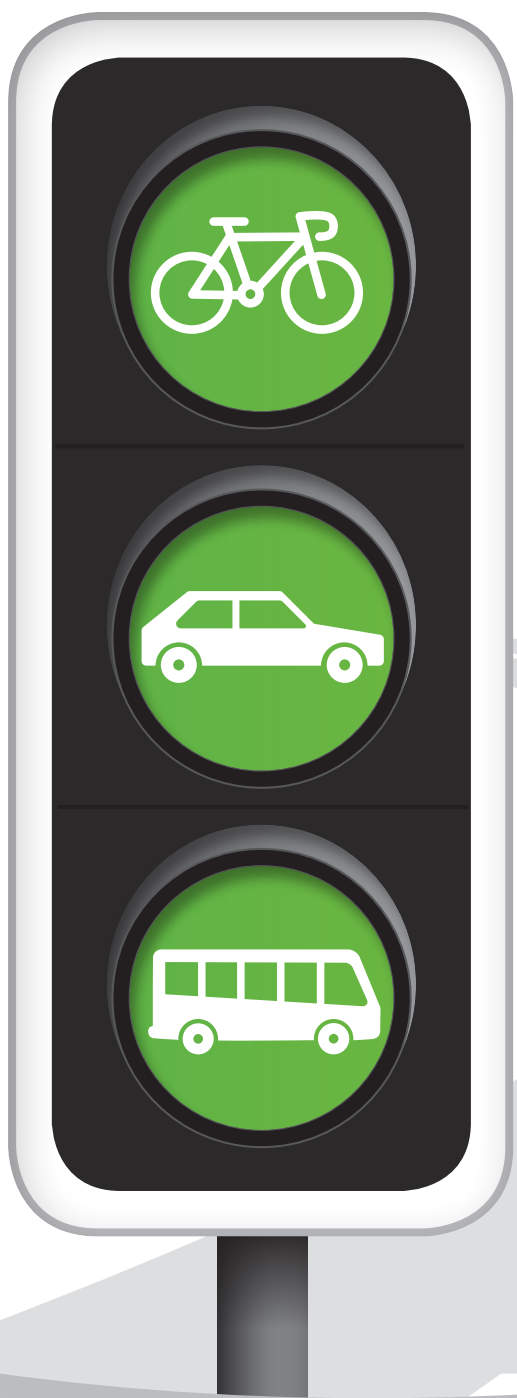
Les données ci-après ont été rassemblées à des fins documentaires par les Services du Parlement. Ceux-ci n'ont aucune influence sur la forme ou la nature des arguments présentés.

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.

Eidgenössische Volksinitiative

# „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“

(„Milchkuh-Initiative“)

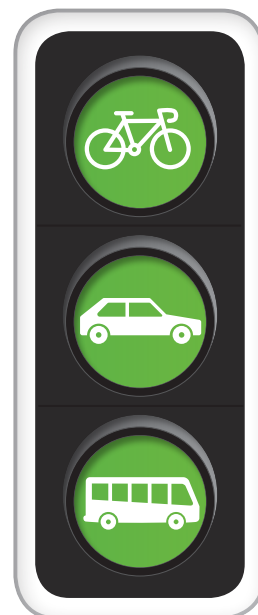


# Argumentarium

[faire-verkehrsfinanzierung.ch](http://faire-verkehrsfinanzierung.ch)

## Inhaltsübersicht

- I. Das Wichtigste in Kürze
- II. Was will die Initiative?
- III. Die Initiative im Detail
- IV. Die wichtigsten Argumente für die Initiative
- V. Wer von der Initiative profitiert
- VI. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Initiative
- VII. Glossar



### I. Das Wichtigste in Kürze

Kilometerlange Staus, Verkehrsüberlastung und lange Kolonnen gehören heute immer mehr zum Alltag. Vor allem Städte und Agglomerationen sind betroffen. Kommen Verkehrsunfälle oder Baustellen hinzu, verlieren die Strassenbenützer oft viel Zeit. Die Ursachen sind bekannt: Zahlreiche Engpässe, schlechter Unterhalt und mangelhafter Betrieb der Nationalstrassen führen dazu, dass die Sicherheit und ein rasches Vorwärtkommen auf den Schweizer Strassen nicht mehr garantiert sind. Davon betroffen sind sämtliche Verkehrsteilnehmer - vom Autofahrer bis zum Fussgänger. Investitionen in die Strasseninfrastruktur sind dringend nötig. Dafür braucht es die notwendigen finanziellen Mittel. Weil der Strasse mit der derzeitigen Politik eine Finanzierungslücke droht, werden Projekte auf die lange Bank geschoben, statt dass die wichtigen Investitionen getätigt würden. Und statt das komplexe Finanzierungssystem zu ändern, werden laufend Steuern erhöht.

Bundesrat und Politiker behaupten, dass das benötigte Geld für Strassenprojekte fehle. Doch die Automobilisten, Motorrad- und Lastwagenfahrer bezahlen seit Jahrzehnten grosszügig in die Staatskasse ein. Im Schnitt generiert der Bund jährlich über 9 Milliarden Franken Steuern und Gebühren - ein Sechstel der gesamten Bundeseinnahmen. Geht es nach dem Bundesrat, sollen es noch mehr werden: Mit einem neu zu gründenden Fonds zur Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs (NAF) soll die drohende Finanzierungslücke unter anderem durch eine Erhöhung der Benzinsteuern gestopft werden. Eine zusätzliche Erhöhung der Autobahnvignette ist ebenfalls wieder Gegenstand der politischen Diskussionen.

Die Strassenbenützer würden damit endgültig zur Milchkuh der Nation. Seit den sechziger Jahren hat sich die Gebührenlast der Strassenbenützer mehr als versechsfacht - Tendenz steigend! In Tat und Wahrheit wäre genug Geld vorhanden. Doch von den 9 Milliarden Franken werden lediglich knapp 30 Prozent für Strassenaufgaben verwendet. Der Rest fliesst in die allgemeine Bundeskasse oder wird in den öffentlichen Verkehr investiert. Das ist nicht nur unfair, sondern widerspricht dem Prinzip der Kostentransparenz und dem Versacherprinzip.

Derweil unternehmen linke Politiker alles, um den Strassenverkehr zu behindern. Mit Milliarden von Steuergeldern wird die Umverteilung auf die öffentlichen Verkehrsmittel vorangetrieben. Der Erfolg bleibt

nachweislich aus. Die Strasse ist und bleibt der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Knapp 75 % des Personenverkehrs finden auf der Strasse statt, derweil kommt der Schienenverkehr lediglich auf 15 %.

Der Nachhaltigkeitsgedanke geniesst in der Autobranche durch technologischem Fortschritt und Innovationen einen hohen Stellenwert. Aufgrund neuer Antriebstechnologien brauchen die Fahrzeuge heute viel weniger Treibstoff als früher. Dadurch sinken beim Staat die Einnahmen bei der Mineralölsteuer. Der Bundesrat will dieser Entwicklung mit Steuererhöhung begegnen. Und auch der sinkende Ölpreis dient zur Rechtfertigung von Steuererhöhungen. Es geht jedoch nicht an, dass innovative Massnahmen zugunsten der Umwelt mit höheren Steuern bestraft werden. Genauso wenig dürfen marktbedingte Preisentwicklungen ein Grund für höhere Steuern sein. Schon heute muss der Konsument über 60% des Literpreises Benzin an den Staat abliefern.

Es ist an der Zeit, der Ungleichbehandlung von Strasse und Schiene ein Ende zu setzen. Anlässlich der Abstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) hiess die Schweizer Stimmbevölkerung ein 6,4 Milliarden-Paket für die Schiene gut - grösstenteils finanziert von der Allgemeinheit und den Strassenbenützern. Der NAF präsentiert sich in der jetzigen Form jedoch nicht als gleichwertiges Gegenstück zu FABI. Und bis zur Volksabstimmung über die Milchkuh-Initiative am 5. Juni 2016 bleibt der NAF eine Wundertüte, denn die eidgenössischen Räte beraten die Vorlage erst noch. Bisher zeigte sich, dass ausgerechnet die Finanzierung ein Streitthema ist. Und genau hier bietet die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ eine gerechte Lösung an. Sie verlangt, dass 50 % der Mineralölsteuer, welche heute in die allgemeine Bundeskasse gehen, zweckgebunden in die Strasse investiert werden. Damit stünden jährlich 1,5 Milliarden Franken mehr für Strassenprojekte zur Verfügung, die dringend benötigt werden.



## II. Was will die Initiative?

Die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ verlangt, dass die Mineralölsteuer in Zukunft für die Strasseninfrastruktur investiert wird: Abgaben und Steuern, welche die Strassenbenützer zahlen, sollen zielgerichtet für Strassenprojekte eingesetzt werden.

Darum soll auch diejenige Hälfte der Mineralölsteuer, welche heute in die allgemeine Bundeskasse fliesst, zweckgebunden werden (neu Abs. 2<sup>bis</sup>). Gelder, welche heute in den öffentlichen Verkehr oder an die Kantone fließen, sollen weiterhin dafür eingesetzt werden. Jedoch ist

es dem Gesetzgeber untersagt, weitere Mittel aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag oder der Autobahnvignette für andere Investitionen als der Strasse zu verwenden (neu Abs. 6).

Mit der Initiative werden auch die demokratischen Mitspracherechte gestärkt. Beschlüsse, mit welchen neue oder höhere Abgaben für Strassenbenützer eingeführt werden sollen und damit das Autofahren verteuern, müssen zwingend dem fakultativen Referendum unterstellt werden, um in jedem Fall eine Volksabstimmung zu ermöglichen (neu Abs. 4).

### Der Initiativtext

Art. 86 Abs. 2<sup>bis</sup> (neu), 3, 3<sup>bis</sup> Einleitungssatz, 4, 5 (neu) und 6 (neu)

2<sup>bis</sup> Er verwendet den Reinertrag der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe ausschliesslich für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

- a. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen;
- b. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge;
- c. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- d. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen;
- e. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht;
- f. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind;
- g. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen für die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb der Kantonsstrassen.

<sup>3</sup> Aufgehoben

3<sup>bis</sup> Er verwendet den Reinertrag der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen ausschliesslich für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr:

<sup>4</sup> Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abgaben oder Gebühren im Bereich des Strassenverkehrs untersteht dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 141.

<sup>5</sup> Reichen die Mittel für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr oder dem Luftverkehr nicht aus, so erhebt der Bund auf den betreffenden Treibstoffen einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

<sup>6</sup> Jede Zweckentfremdung der Reinerträge nach den Absätzen 2<sup>bis</sup> und 3<sup>bis</sup> sowie des Reinertrags des Zuschlags zur Verbrauchssteuer nach Absatz 5 ist untersagt.

## III. Die Initiative im Detail

Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr werden heute aus der sog. „Spezialfinanzierung Strassenverkehr“ (SFSV) bezahlt. Dieser zweckgebundene Fonds wird aus der Hälfte der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag sowie den Einnahmen der Nationalstrassenabgabe (sog. Autobahnvignette) gespeist. Die andere Hälfte des Reinertrags aus der Mineralölsteuer (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen) fliesst heute direkt in die allgemeine Bundeskasse. Insgesamt betragen die Steuern, welche allein der Bund auf dem Treibstoff (Mineralölsteuer), der Einfuhr von Fahrzeugen (Automobilsteuer, Zollerträge), der Benützung des helvetischen Strassenetzes (LSVA, Autobahnvignette) sowie auf den Umsätzen aus dem Verkauf von Treibstoffen, Fahrzeugen und Fahrzeugbestandteilen (Mehrwertsteuer) erhebt, im Jahr 2014 rund 9,2 Milliarden Franken. Das ist mehr als ein Sechstel der gesamten Fiskaleinnahmen des Bundes.

Rund 44 Prozent (4,1 Mrd. Franken) dieser Einnahmen sind via allgemeine Bundeskasse irgendwelchen Aufgaben, d.h. ohne Zweck-

bindung, zugutegekommen. Nur ca. 32 Prozent (3 Mrd. Franken) wurden für Strassenaufgaben wie z.B. den Unterhalt, Betrieb und Ausbau von Nationalstrassen verwendet. Ein Sechstel (16,3 Prozent; 1,5 Mrd. Franken) ist in die Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (z.B. NEAT) sowie in Schieneninfrastrukturen in Agglomerationen investiert worden. Über fünf Prozent (485 Mio. Franken) gingen in Form von LSVA-Erträgen ohne ausdrückliche Zweckbindung an die Kantone. Von rund vier Prozent (337 Mio. Franken) profitierten Schutzmassnahmen (Umwelt, Landschaft und Naturgefahren) sowie Forschung, Verwaltung und Diverses.

Die Geldabflüsse und -zuflüsse sind so verworren, dass nicht einmal der Bundesrat in der Lage ist, eine exakte Trennung der Mittelflüsse in Nichtstrassenprojekte und Strassenprojekte vorzunehmen. Die Kontrolle über die Einhaltung des Verursacherprinzips wird so faktisch verunmöglicht. Mit der Initiative „Für den öffentlichen Verkehr“ wollte der Verkehrs-Club Schweiz (VCS) die Umverteilung der Strassengelder hin zum hochdefizitären öffentlichen Verkehr sogar

noch weiter ausbauen. Die Initiative verlangte, dass mehr Geld aus der Mineralölsteuer in den Schienenverkehr investiert wird. Vom Anteil, der nicht in die Bundeskasse fließt, sollte je die Hälfte dem Schienenverkehr und dem Strassenverkehr zukommen.

Der Bundesrat lehnte diese Initiative zwar ab, präsentierte aber gleichzeitig einen Gegenvorschlag (sog. FABI-Vorlage), den die Schweizer Stimmbevölkerung im Februar 2014 angenommen hat. Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt, Substanzerhalt sowie des weiteren Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur erfolgt deshalb seit dem 1. Januar 2016 ausschliesslich über den sog. Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dies bringt einschneidende Konsequenzen für die Strassenfinanzierung mit sich: Die Zweckentfremdung der Strassengelder wird damit fortgesetzt. Der BIF verlangt nämlich, dass weiterhin Einlagen aus den Mineralölsteuermitteln nach einem vorgegeben Schlüssel (9 Pro-zent der zweckgebundenen Mineralölsteuern, maximal aber 310 Millionen Franken jährlich) in den BIF fliessen.

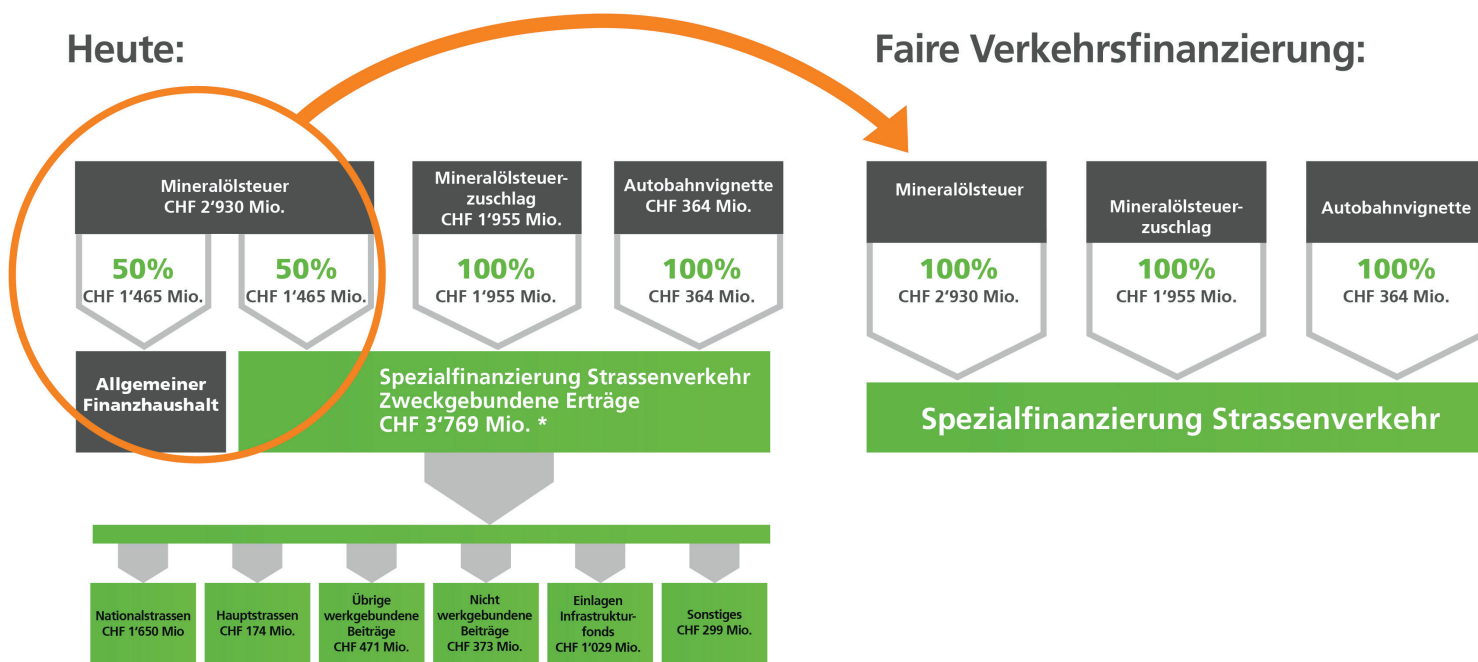
Der BIF übernimmt damit die Aufgaben des sog. FinöV-Fonds (Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs), der ursprünglich ein befristetes Finanzierungsinstrument war, namentlich um Projekte wie die NEAT oder die Bahn 2000 inkl. die Ausbauten für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) etc. zu finanzieren. Selbstverständlich akzeptieren die Initianten den Volkswillen: Strassengelder, welche im Rahmen des Projekts FABI in den öffentlichen Verkehr investiert werden, werden von der Initiative nicht erfasst! Die BIF-Einlagen sind daher für den öV gesichert.

Der Bundesrat will für die Strasse ein kohärentes Finanzierungssystem zum BIF einführen. Für die Finanzierung der Nationalstrassen und der Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen soll auf Verfassungsstufe ein unbefristeter Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) geschaffen werden. Die heutige Spezialfinanzierung Strassenverkehr soll in veränderter Form beibehalten werden. Der NAF wird derzeit von den eidgenössischen Räten behandelt, verspricht aber keine wesentliche Verbesserung für eine fairere Verkehrsfinanzierung.

Damit bleibt die Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ die einzige Lösung, dieser fehlgeleiteten Entwicklung Einhalt zu gebieten. Mit der Revision von Artikel 86 der Bundesverfassung soll die konsequente Einhaltung des Verursacherprinzips sichergestellt werden: Einnahmen aus dem Strassenverkehr sollen einer Zweckbindung unterliegen und in die Strasseninfrastruktur investiert werden. Von dieser Lösung profitieren alle: Vom Fussgänger bis zum Lastwagenfahrer!

Zudem sollen die demokratischen Mitwirkungsrechte gestärkt werden. Die Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben im Bereich des Strassenverkehrs soll künftig stets dem fakultativen Referendum unterstehen. Die Automobilisten müssen in den nächsten Jahren mit erheblichen Erhöhungen sowie der Einführung neuer Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben rechnen. Umso wichtiger ist es, dass sie darüber mitentscheiden können.

## Die Initiative „für eine faire Verkehrsfinanzierung“ schafft Ordnung!



\* Netto-Einnahmen nach Verrechnung der Aufwendungen für die Erhebung der Nationalstrassenabgabe.

Quelle: Staatsrechnung des Bundes 2014

## IV. Die wichtigsten Argumente für die Initiative

### 1. Vorwärts kommen!

Über 6'000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf den Schweizer Strassen. Trams, Trolleybusse, Postautos etc. sind auf einen flüssigen Verkehr genauso angewiesen wie Autofahrer und Lastwagen. Gerade in den Agglomerationen und Städten müssen sich verschiedene Verkehrsmittel auf kleinstem Raum unbehindert nebeneinander fortbewegen können. In diesen Gebieten ist die Stauproblematik am grössten, weil Sanierungen und Ausbauten zu lange versäumt wurden. Das Volk hat zudem im Februar 2014 die FABI-Vorlage deutlich angenommen, mit welcher die Finanzierung der öV-Projekte mehrheitlich sichergestellt ist. Die Initianten respektieren diesen Volksentscheid: Bereits gesprochene Mittel, welche in den öffentlichen Verkehr fliessen, sollen daher weiterhin dafür eingesetzt werden. Nun ist es wichtig, auch die Strasseninfrastruktur nicht zu vernachlässigen, damit in Zukunft wieder ein planbares und sicheres Vorwärtskommen auf den Strassen garantiert ist.

Dazu müssen auch die kantonalen Strassen intakt sein. Und auch hier sind Investitionen nötig. Dank der Initiative würden den Kantonen und Gemeinden mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Denn die sog. nicht werkgebundenen Beiträge vom Bund an die Kantone würden sich erhöhen. Dieser Beitrag beträgt heute zehn Prozent der zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer. Mit der vollständigen Zweckbindung der Mineralölsteuer würden automatisch zehn Prozent von 1,5 Milliarden - also 150 Millionen Franken - zusätzlich an die Kantone fliessen. Diese geben einen Teil davon an die Gemeinden weiter für den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen.

Die Befürchtung der Kantone, dass sie von Sparmassnahmen des Bundes in anderen Bereichen getroffen werden könnten, sind unberechtigt und reine Behauptungen der Gegner. Die angedrohten Sparmassnahmen würden im Parlament kaum eine Mehrheit finden.

### 2. Sichere Strassen schützen Leben!

In den letzten 20 Jahren hat sich der Verkehr auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt. Auf vielen Abschnitten stossen die Strassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Engpässe müssen dringend beseitigt werden.

Umfahrungen von Wohnquartieren würden vielerorts mehr Ruhe und vor allem mehr Sicherheit garantieren. Städte, Dörfer und Agglomerationen müssen dringend vom Verkehr entlastet werden.

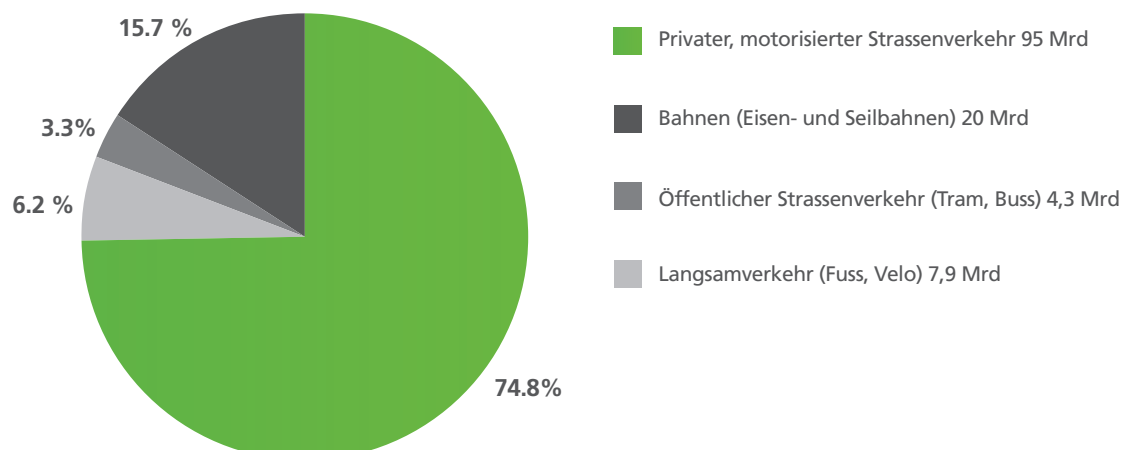
Der Handlungsbedarf ist unbestritten. Der Verkehr nimmt weiterhin jährlich zu. Auf den Nationalstrassen wird es zunehmend enger. In Städten und Agglomeration muss der öffentliche Verkehr immer mehr Pendler transportieren. 3,8 Mio. Menschen pendelten schon 2013 täglich zur Arbeit. Viele verschiedene Verkehrsmittel müssen unbehindert nebeneinander funktionieren. Mehr Leute und mehr Verkehrsmittel bedeutet: Die Unfallgefahr nimmt frappant zu. Bei der Verkehrsinfrastruktur zu sparen wäre verheerend. Nötige Investitionen müssen umgehend realisiert werden.

### 3. Schluss mit Stau!

Die Überlastung des Strassennetzes ist nicht nur ärgerlich - sie nimmt vor allem unaufhaltsam zu. Die Agglomerationsräume sind in über 90 Prozent der Staus betroffen, weil sich hier lokale, regionale und nationale Verkehrsnetze überlagern. Die Anzahl Stautunden, die sich seit 2008 auf dem Schweizer Nationalstrassennetz verdoppelt hat, beweisen dies. 2014 standen die Schweizerinnen und Schweizer 21'541 Stunden im Stau. Der Hauptgrund sind Verkehrsüberlastungen. Diese sind für drei Viertel aller Stautunden verantwortlich. Das kostet die Schweizer Steuerzahler, aber auch die Wirtschaft, jährlich rund 2 Milliarden Franken (Zeit-, Energie-, Umwelt- und Unfallkosten).

Um diese Kosten zu senken, sind Investitionen in das Strassennetz nötig. Industrie- und Gewerbebetriebe würden davon besonders profitieren - und damit auch die Konsumenten. Denn der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist nach wie vor die Strasse (siehe Grafik unten). Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs findet auf der Strasse statt. Nur 15 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt. Ohne den individuellen Personen- und Güterverkehr käme die Schweizer Wirtschaft zum Erliegen. Die gute und punktgenaue Erreichbarkeit ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen, Industriebetriebe und die öffentliche Verwaltung. Auch viele Familien und Privatpersonen sind auf das Auto angewiesen.

## Verkehrsleistungen im Personenverkehr 2014





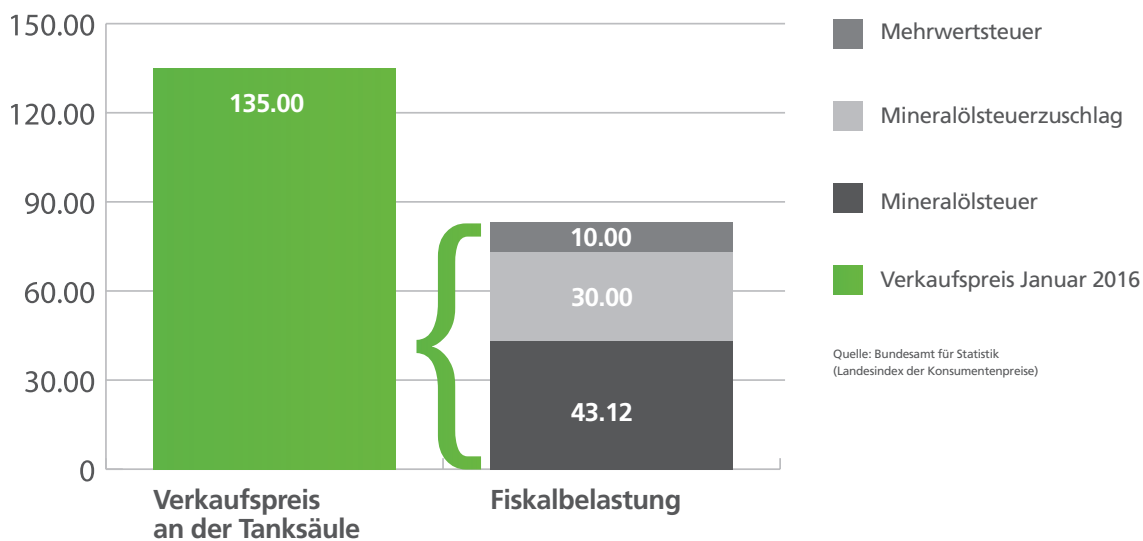
## IV. Die wichtigsten Argumente für die Initiative

### 4. Strassengeld gehört der Strasse!

Rund 60 Prozent der Bundesausgaben für den Verkehr fließen in den öffentlichen Verkehr. Dagegen werden nur 36 Prozent in den Strassenverkehr investiert, obwohl dieser dem Bund einnahme-seitig ein Vielfaches mehr abliefert - rund **9 Milliarden Franken sind es jährlich!** Dazu gehören die Mineralölsteuer, die Mehrwertsteuer, die Nationalstrassenabgabe, die Motorfahrzeugsteuer und die Schwerverkehrsabgabe. Seit den 1960er Jahren haben sich die Abgaben mehr als versechsfacht. Mit dem NAF will der Bundesrat die Mineralölsteuer weiter erhöhen. Eine teurere Autobahnvignette lehnte das Volk zwar ab. Dennoch wollen Politiker in Bundesbern im Rahmen der NAF-Vorlage eine Erhöhung der Vignette durchbringen. Wenn kein Gegensteuer kommt, wird dieser Raubzug auf den Geldbeutel der Autofahrer im gleichen Stil weitergehen. Schon heute liefert der Autofahrer rund 60 Prozent des Literpreises Benzin dem Staat ab. Dabei gehört das Verursacherprinzip zu den Grundprinzipien der Bundesverfassung. Dieses

verlangt, dass derjenige, der Kosten verursacht, für diese auch selber aufkommen muss. Die Gegner der Initiative drohen mit Sparprogrammen. Sie führen Ausgaben für die Landwirtschaft, die Landesverteidigung und die Bildung ins Feld. Offenbar geht vergessen, dass mit Annahme der Initiative lediglich 2 % des Bundeshaushaltes (66 Mrd. Franken) für allgemeine Zwecke wegfallen würden. Zur Erinnerung: Als die Schweizerische Nationalbank am 15. Januar 2015 den Franken-Mindestkurs freigab, mussten Tausende Betriebe in der Schweiz quasi über Nacht über 15 Prozent Einsparungen vornehmen. Sparmassnahmen von 5-10% gehören zum unternehmerischen Alltag – dazu muss jedes Unternehmen in der Lage sein. Auch der Bund könnte problemlos 2% der Ausgaben einsparen. Die angedrohten Sparmassnahmen sind nicht nur unrealistisch – sie sollen einzig dazu dienen, Verunsicherung zu schüren und die Initiative zu verhindern.

### Benzin: Verkaufspreis und Fiskalbelastung [Rappen pro Liter]



Basierend auf den durchschnittlichen Verkaufspreisen im Januar 2016 macht die Fiskalbelastung (Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag, Mehrwertsteuer) rund 60% des Verkaufspreises aus. Der Rest des Verkaufspreises setzt sich vor allem aus dem Warenpreis (für Rohöl) und der Handelsspanne/ Marge des Handels zusammen.

### 5. Ausgewiesener Finanzbedarf - Strasse benötigt dringend Geld!

Das schweizerische Nationalstrassennetz stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Seit 1995 ist die gesamte Strassenlänge konstant geblieben. Nur das Nationalstrassennetz hat sich zwischen 1995 und 2012 um 17 Prozent verlängert. Trotz der misslungenen milliardenschweren Umverteilung von der Strasse auf die Schiene gehen die Prognosen von einer weiteren Zunahme des Strassenverkehrs in den nächsten Jahren aus. Mehr Menschen mit mehr Fahrzeugen bedeutet noch mehr Verkehr. Der Ausbau und Unterhalt der Strasse muss jetzt vorangetrieben werden. Der Investitionsbedarf ist enorm. In der gesamten Schweiz warten viele Städte, Agglomerationen und Dörfer auf den Bau oder die Erweiterung von Umfahrungs- und Zugangsstrassen. Je älter die

Strassen sind, desto teurer wird der Unterhalt. Diese Ausgangslage macht klar: Die Strasse benötigt die Einnahmen aus dem Strassenverkehr dringend zur Finanzierung der eigenen Projekte. Die bestehenden Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) sind bis Ende 2018 vollständig abgebaut. Die Finanzierungslücke beträgt ab dann etwa 1,2 Milliarden Franken pro Jahr. Der Strassenverkehr ist also auf finanzielle Mittel angewiesen. Es kann nicht sein, dass angesichts dieser Ausgangslage die Strassengelder zuerst zur Finanzierung der Bahninfrastruktur oder zur Aufbesserung der ordentlichen Bundeskasse verwendet werden und die Strasse sich deshalb nicht mehr selber finanzieren kann.

## 6. Demokratie stärken: Strassenbenützer müssen mitreden können

Es ist störend, dass die Strassenbenützer zwar immer mehr Abgaben bezahlen müssen, bei der Erhöhung derselben aber nicht immer mitentscheiden können. Das betrifft z.B. die Schwerverkehrsabgabe (Art. 8 und 9) und den Kompensationsaufschlag auf Treibstoffen (Art. 26 CO2-Gesetz). Gerade vor dem Hintergrund, dass die Abgabenlast wei-

ter zunehmen wird, ist es wichtig, dass die Mitsprachemöglichkeit der Strassenbenützer in der Verfassung verankert wird. Wenn Autofahrer bezahlen sollen, dann müssen sie auch das Sagen haben. In einer direkten Demokratie führt dieser Weg bekanntlich nur über die Urne. Daher sollen Beschlüsse zur Einführung oder Erhöhung von Steuern, Abga-

## V. Wer von der Initiative profitiert

Die eidgenössische Initiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ stellt sicher, dass die nötigen finanziellen Mittel für Engpassbeseitigungen (Glattalautobahn, Umfahrung Morges, Gubrist etc.), wichtige Umfahrungs- und Zugangsstrassen (z.B. Oberlandautobahn), Unterhalt und Betrieb wichtiger Verkehrsachsen sowie den Bau neuer Verkehrsrouten sichergestellt ist. Nach Annahme der Initiative kann der Gesetzgeber die einzelnen Projekte ausarbeiten. Es profitieren alle von der Initiative: vom Fussgänger bis zum Lastwagenfahrer!

● **Die Benützer von öffentlichen Verkehrsmitteln:** Über 6'000 öffentliche Verkehrsmittel verkehren auf den Strassen. Trams, Trolleybusse, Postautos etc. sind auf einen flüssigen, zuverlässigen und sicheren Verkehr angewiesen.

● **Kantone und Gemeinde:** Die sog. nicht werkgebundenen Beiträge vom Bund an die Kantone erhöhen sich. Dieser Beitrag beträgt heute 10 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer. Mit der vollständigen Zweckbindung der Mineralölsteuer würden automatisch 10 Prozent von 1,5 Milliarden - also 150 Millionen Franken - zusätzlich an die Kantone fliessen. Diese geben einen Teil davon an die Gemeinden weiter für den Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen.

● **Städte und Agglomerationen:** Gerade in den Agglomerationen und Städten müssen sich verschiedene Verkehrsmittel auf kleinstem Raum unbehindert nebeneinander fortbewegen können. In diesen Gebieten ist die Stauproblematik am grössten, weil Sanierungen und Ausbauten zu lange versäumt wurden.

● **Randregionen:** Viele Randregionen in der Schweiz sind nicht oder nur schlecht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Für sie wichtige Zugangsstrassen könnten endlich gebaut werden. Vorhandene Strassen würden besser unterhalten werden können. Die Bevölkerung in diesen Regionen ist ganz besonders auf einen funktionierenden Strassenverkehr angewiesen.

● **Wirtschaft und Gewerbe:** Industrie- und Gewerbebetriebe würden besonders profitieren - und damit auch die Konsumenten. Denn der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger ist nach wie vor die Strasse. Mehr als drei Viertel des Personenverkehrs findet auf der Strasse statt. Nur 16 Prozent des Verkehrs werden über die Schiene abgewickelt, die restlichen sieben Prozent über andere Verkehrsträger (Wasser, Spezialbahnen). Der Güterverkehr transportiert über 60 Prozent der Ware auf der Strasse, lediglich 38 Prozent auf der Schiene. Der so genannte Modalsplit hat sich in den letzten Jahren deutlich zugunsten der Strasse entwickelt. Ohne den individuellen Personen- und Güterverkehr käme die Schweizer Wirtschaft zum Erliegen.

● **Strassenbenützer und Fussgänger:** In den letzten 20 Jahren hat sich der Verkehr auf den Nationalstrassen mehr als verdoppelt. Auf vielen Abschnitten stossen die Strassen an ihre Kapazitätsgrenzen. Umfahrungen von Wohnquartieren würden vielerorts mehr Ruhe - und vor allem mehr Sicherheit garantieren. Anwohner von stark frequentierten Strassen und Fussgänger gehören somit ebenfalls zu den Gewinnern der Initiative. Und selbstverständlich könnten die Strassenbenützer endlich wieder unbehindert, stau- und stressfrei ans Ziel gelangen - ohne dafür tiefer in die Tasche greifen zu müssen!

## VI. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Initiative

Für die Entwicklung und das Bestehen der Schweizer Volkswirtschaft sind gute Strassenverbindungen eine Grundvoraussetzung. Doch Mobilität ist nicht nur für die Wirtschaft und das Gewerbe entscheidend. Auch für jeden Einzelnen von uns wäre die persönliche, individuelle Bewegungsfreiheit ohne Verkehr stark eingeschränkt. Mit über 46 Milliarden Franken und über 218'000 Arbeitsplätzen ist die Strasse volkswirtschaftlich betrachtet bezüglich Wertschöpfung und Beschäftigung der wichtigste Verkehrsträger - weit vor dem Bahnverkehr und deutlich vor der Schiff- und Luftfahrt.

Doch die Schweizer Verkehrspolitik konzentriert sich vor allem auf die Verlagerungspolitik und die Förderung des Schienenverkehrs. Sämtliche Massnahmen zur Verlagerung von der Strasse auf die Schiene wirkten sich jedoch nicht nachhaltig auf den Modalsplit aus. Im Gegenteil, die Bedeutung des Strassenverkehrs nimmt wei-

terhin stetig zu, was auf verschiedene Faktoren zurückzuführen ist. Die Globalisierung, die Arbeitsteilung, das Freizeitverhalten und die steigenden Einkommen sind wesentliche Gründe für die zunehmende Nachfrage nach dem Verkehrsträger Strasse. Und selbst der öffentliche Verkehr könnte ohne Strasse nicht funktionieren. Rund 75 Prozent der mit dem öffentlichen Verkehr beförderten Personen nutzen die Strasse.

Es wäre daher nicht nur politisch, sondern auch volkswirtschaftlich verheerend, die tatsächliche Verkehrsnachfrage noch länger zu ignorieren. Die bestehenden Strassen müssen dringend saniert und ausgebaut werden. Die Schweizer Wirtschaft ist nur mit leistungsfähigen und sicheren Strassen erfolgreich, welche Menschen, Waren, Energie und Informationen rascher, billiger, und über grössere Distanzen transportieren können. Ein Grossteil des Nationalstrassen-

netzes wurde in den 70er und 80er Jahre gebaut. Umso älter die Strassen, umso teurer der Unterhalt. Nötig sind Investitionen von 1,5 bis 2 Prozent des Wiederherstellungswerts. Pro Jahr sind das über 4 Mrd. Franken. Der Bau von wichtigen Umfahrungsstrassen und Engpassbeseitigungen ist da noch nicht mit eingerechnet.

Mit der Initiative für eine faire Verkehrsfinanzierung stünden jährlich rund 1,5 Mrd. Franken zur Verfügung. In Tat und Wahrheit ist der Nutzen für die Volkswirtschaft ein Vielfaches höher. In einer Studie über die Nutzenwirkungen des Verkehrs aus dem Jahr 2006 hat der Bund festgestellt, dass beim Strassenverkehr pro investierten Franken eine fünffach höhere Wertschöpfung als beim Schienenverkehr resultiert. Doch die Politik scheint die Bedeutung der Strasse noch nicht realisiert zu haben. Das Funktionieren der Strasse wird einfach vorausgesetzt. Das ist eine fatale Fehleinschätzung. Der faktische Baustopp für Strassen muss aufhören. Der Strasse muss endlich den Stellenwert angerechnet werden, welchen sie verdient. Erst dann wird ihr eine Entwicklung ermöglicht, welche der Strasse aufgrund ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung entspricht.

Davon profitiert neben der Wirtschaft nicht zuletzt der Konsument. Denn eine leistungsfähige und zuverlässige Infrastruktur senkt die Transaktionskosten für alle Wirtschaftsteilnehmer erheblich. Der-

weil führen schon kleinere Störungen zu Produktionsausfällen in allen Branchen und Unternehmen. Die Folgen der jährlich steigenden Stautunden aufgrund von Verkehrsüberlastungen kostet die Schweizer Volkswirtschaft jährlich rund 2 Mrd. Franken. Die Milchkuh-Initiative schafft Abhilfe: Sie sichert der Strasse wichtige Finanzierungsmittel für Investitionen, die für die Wirtschaft eminent wichtig sind.

Das ist nicht zuletzt fair, nachdem man mit Annahme der FABI-Vorlage bereit ist, mehr als 6 Mrd. Franken in die Schiene zu investieren. Eine gut ausgebaute Bahninfrastruktur ist wichtig und richtig. Doch es braucht beides: die Strasse und die Schiene. Im Gegensatz zur Schiene liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Strasse seit 1995 bei über 100 Prozent. Die Strasse rentiert, kommt vollumfänglich für ihre Kosten auf und braucht keinerlei staatliche Subventionen. Ganz anders bei der Eisenbahn: Bei mehr als jeder zweiten mit der Bahn zurückgelegten Strecke übernimmt der Staat die Kosten. Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad liegt bei 43 Prozent. Ein grosser Teil wird mit Strassengeldern finanziert. Daran wird sich mit Annahme der Initiative „für eine Verkehrsfinanzierung“ nichts ändern, jedoch wäre die Gleichberechtigung von Strasse und Schiene endlich hergestellt, weil der Strasse mehr von ihrem „eigenen“ Geld zur Verfügung gestellt wird.

## VII. Glossar

### Autobahnvignette

Seit 1985 muss für das Benützen der Schweizer Autobahnen und Autostrassen (Nationalstrassen 1. und 2. Klasse) eine Abgabe bezahlt werden. Sie wird in Form der Nationalstrassenabgabe (sog. Autobahnvignette) erhoben, deren Verkaufspreis 40 Schweizerfranken beträgt. Die Vignette ist gültig für die Zeit vom 1. Dezember vor bis zum 31. Januar nach dem aufgedruckten Jahr. Am 24.11.20213 hat das Schweizer Volk mit 60.5% (Ablehnung in sämtlichen Kantonen) eine Erhöhung auf 100 Franken abgelehnt.

### Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der BIF ist der zeitlich unbefristete Nachfolger des für die Finanzierung von Eisenbahn-Grossprojekten geschaffenen FinöV-Fonds (siehe unten). Die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt, Erneuerung und Modernisierung sowie des weiteren Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur erfolgt seit 1. Januar 2016 ausschliesslich über den BIF. Der BIF übernimmt auch die Schulden (kumulierte Bevorschussung) des FinöV-Fonds per Ende 2015.

**Zur Finanzierung seiner Aufgaben stehen dem BIF folgende Mittel dauerhaft zur Verfügung:**

- höchstens zwei Drittel des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA);
- ein Mehrwertsteuer-Promille;
- zwei Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- 2,3 Milliarden Franken aus dem allgemeinen Bundeshaushalt, die der Entwicklung des realen Bruttoinlandprodukts und der Teuerung (Bahnbauteuerungsindex) angepasst werden und
- Kantonsbeiträge in der Höhe von 500 Millionen Franken.  
Darüber hinaus werden dem BIF folgende Mittel befristet zugewiesen:
- ein zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille (ab 2018 bis längstens 2030);
- neun Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Mineralölsteuer (bis zur vollständigen Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds), maximal jedoch 310 Millionen zum Preisstand 2014.

## VII. Glossar

<b>Benzinsteuer</b>	Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag und Importabgaben zuzüglich Mehrwertsteuer (MWST).
<b>Autobahnvignette</b>	Seit 1985 muss für das Benützen der Schweizer Autobahnen und Autostrassen (Nationalstrassen 1. und 2. Klasse) eine Abgabe bezahlt werden. Sie wird in Form der Nationalstrassenabgabe (sog. Autobahnvignette) erhoben, deren Verkaufspreis 40 Schweizerfranken beträgt. Die Vignette ist gültig für die Zeit vom 1. Dezember vor bis zum 31. Januar nach dem aufgedruckten Jahr. Am 24.11.20213 hat das Schweizer Volk mit 60.5% (Ablehnung in sämtlichen Kantonen) eine Erhöhung auf 100 Franken abgelehnt.
<b>Eigenwirtschaftlichkeitsgrad</b>	Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad kennzeichnet die Finanzsituation eines öffentlichen Unternehmens oder Werkes. Je ausgeglichener Einnahmen und Ausgaben sind, desto höher ist der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad. Bei 100 Prozent liegt kein Defizit mehr vor.
<b>Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)</b>	FABI steht für „Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“. Mit der 2014 erfolgten Zustimmung von Volk und Ständen wurde auf Verfassungsstufe ein neuer unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF) verankert. FABI regelt zudem den etappenweisen Ausbau. Über die konkreten Projekte entscheidet jeweils das Parlament in einem Rhythmus von vier bis acht Jahren. Der Bundesrat hat die FABI-Verfassungsbestimmungen sowie die angepassten Bundesgesetze und Verordnungen per Anfang 2016 in Kraft gesetzt. Zum ersten Ausbauschnitt bis 2025 gehören Investitionen im Umfang von 6,4 Milliarden Franken.
<b>FinöV-Fonds</b>	Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1998 über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (z.B. NEAT, Bahn 2000). Der Fonds wird über Anteile an der Mehrwertsteuer, der LSVA und Mineralölsteuermitteln gespiesen.
<b>Fiskalleistungen</b>	Sämtliche Steuern, Gebühren und Abgaben, welche durch den Bund erhoben werden.
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) Die LSVA ist eine vom Gesamtgewicht, der Emissionsstufe sowie den gefahrenen Kilometern in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein abhängige eidgenössische Abgabe. Sie wird für alle Motorfahrzeuge und deren Anhänger entrichtet, die <ul style="list-style-type: none"> <li>● ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen aufweisen,</li> <li>● dem Gütertransport dienen und</li> <li>● im In- und Ausland immatrikuliert sind und das öffentliche Strassennetz der Schweiz befahren</li> </ul>
<b>Mineralölsteuer</b>	Besondere Verbrauchssteuer auf Erdöl, Mineralölen, Erdgas und daraus gewonnenen Produkten, namentlich Treibstoffen. Die Höhe ist je nach Produkt unterschiedlich. Für Benzin beträgt sie 43,12 Rappen pro Liter.
<b>Mineralölsteuerzuschlag</b>	Der Mineralölsteuerzuschlag wird auf allen Treibstoffen erhoben. Für Benzin beträgt dieser 30 Rappen pro Liter.
<b>Modalsplit</b>	Modalsplit ist die Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger.
<b>Nationalstrassen-netz</b>	Um auch Strassenprojekte solid zu finanzieren, will der Bundesrat für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr einen unbefristeten Fonds (NAF) schaffen. Am 9. Februar 2014 hat das Volk mit der sogenannten FABI-Vorlage der Schaffung eines Fonds für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur zugestimmt. Mit dem NAF will der Bundesrat die Strasse und Schiene gleich behandeln, allerdings ist dies mit gemäss den aktuell politischen Diskussionen mit Erhöhung der Gebühren der Strassenbenützer verbunden.

## VII. Glossar

<b>Neue Antriebstechnologien</b>	Konzepte zum Antrieb von Fahrzeugen, die sich hinsichtlich Energieart von den auf dem Markt verbreiteten Antriebstechniken unterscheiden. Mit solchen Techniken verbindet sich die Hoffnung, dass sich abzeichnende Probleme herkömmlicher Antriebe wie Umweltbelastung oder Erschöpfung fossiler Treibstoff-Quellen (Erdöl) lösen lassen.
<b>Nicht werkgebundene Beiträge vom Bund an Kantone</b>	Der Bund verwendet die Mineralölsteuer, die für den Strassenverkehr bestimmt ist, und den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe unter anderem für sog. nicht werkgebundene Beiträge. Das sind kantonale Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind, Beiträge an Kantone, durch deren Gebiet keine bereits dem Verkehr geöffneten Nationalstrassen führen (Art. 3 lit. d des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe).
<b>Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)</b>	Die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auf Bundesebene erfolgt über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Die Einnahmen der SFSV stammen aus Erträgen der Mineralölsteuer (50 Prozent) und des Mineralölsteuerzuschlags (100 Prozent) auf Treibstoffen (jeweils ohne Flugtreibstoffe) sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette. Neben der Finanzierung der bundeseigenen Strasseninfrastruktur, den Nationalstrassen, werden aus der SFSV Beiträge an die Kantone für deren Strasseninfrastruktur oder Beiträge für andere Bundesaufgabengebiete im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr geleistet.
<b>Verlagerung</b>	Verlagerung bezeichnet das Ansinnen, Güter per Schiene statt auf der Strasse zu transportieren.
<b>Verursacherprinzip</b>	Verlangt, dass derjenige, der Kosten verursacht, für diese Kosten auch selber aufkommt. Das Verursacherprinzip gehört zu den Grundprinzipien der Schweizer Bundesverfassung.
<b>Wiederbeschaffungswert</b>	Der Wiederbeschaffungswert bezeichnet die Anschaffungskosten des gleichen oder eines vergleichbaren Wirtschaftsguts, etwa einer Strasse oder Brücke, in der Zukunft.
<b>Zweckbindung</b>	Bestimmte Geldmittel (oder Sachleistungen) dürfen nur zu genau bestimmten Zwecken eingesetzt werden.

Initiative populaire fédérale

# „Pour un financement équitablé des transports“

(„Initiative vache à lait“)

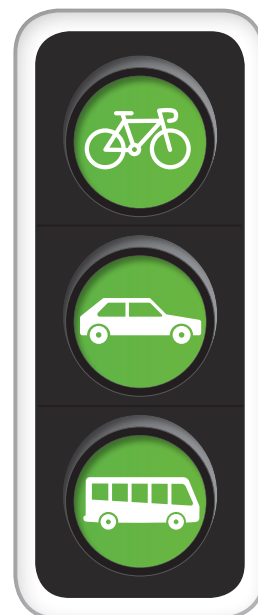


## Argumentaire

[financement-equitable-transports.ch](http://financement-equitable-transports.ch)

## Aperçu du contenu

- I. L'essentiel en bref
- II. Que veut l'initiative?
- III. L'initiative en détail
- IV. Les principaux arguments en faveur de l'initiative
- V. Les bénéficiaires de l'initiative
- VI. L'importance économique de l'initiative
- VII. Glossaire



### I. L'essentiel en bref

Des bouchons de plusieurs kilomètres, des routes surchargées et de longues colonnes de véhicules appartiennent désormais à notre quotidien. Les villes et les agglomérations sont tout particulièrement touchées. Il suffit que des accidents ou des chantiers s'ajoutent à ces surcharges de trafic pour que les usagers de la route perdent beaucoup de temps. Les causes de ces problèmes sont bien connues: nombreux goulets d'étranglement, mauvais entretien et exploitation lacunaire des routes nationales, autant de d'insuffisances qui font que la sécurité et une progression rapide ne sont plus garanties sur les routes suisses. Tous les usagers de la route en pâtissent – des automobilistes aux piétons, en passant par les camionneurs. Il est urgent d'investir dans l'infrastructure routière, mais les moyens financiers nécessaires à cet effet doivent être mis à disposition. La route étant menacée d'un découvert financier en raison de la politique actuelle, on reporte constamment des projets et investissements indispensables et urgents. Et au lieu de simplifier un mode de financement excessivement compliqué, on ne cesse d'augmenter les impôts.

Le Conseil fédéral et les élus politiques prétendent que l'argent manque pour réaliser les projets routiers. Or, cela fait des décennies que les automobilistes, motocyclistes et camionneurs versent fidèlement des milliards à la caisse de l'Etat. La Confédération génère en moyenne des impôts, taxes et redevances pour plus de 9 milliards de francs sur la route, soit un sixième de la totalité de ses recettes. Insatiable, le Conseil fédéral en veut toujours plus: il propose un nouveau fonds de financement des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA) et de boucher le découvert financier menaçant par une hausse des impôts sur l'essence et le diesel. Même une augmentation du prix de la vignette autoroutière est revenue à l'ordre du jour politique.

Les usagers de la route deviennent définitivement les vaches à lait de la nation. Depuis les années soixante, la charge fiscale pesant sur les usagers de la route a plus que sextuplé – et la tendance est toujours à la hausse! Pourtant, l'argent ne manque pas. Le problème, c'est que sur ces 9 milliards de francs, à peine 30% reviennent à la route. Le reste disparaît dans la caisse générale de la Confédération ou est investi dans les transports publics. Cette politique est non seulement inéquitable, mais elle viole de surcroît les principes de la transparence des coûts et de la causalité.

Pendant ce temps, des élus politiques de gauche entreprennent tout ce qui est en leur pouvoir pour entraver le trafic routier. Des milliards

de francs versés par les contribuables sont détournés vers les transports publics. L'inefficacité de cette politique est patente: la route est et restera de loin le principal mode de transport. Près de 75% du trafic de personnes se déroulent sur la route alors que le rail n'en assume qu'environ 15%.

L'idée de la durabilité prend une place importante dans la branche automobile. Preuves en sont les énormes progrès techniques et innovations. Grâce à de nouvelles technologies de propulsion, les véhicules consomment aujourd'hui beaucoup moins de carburant qu'autrefois. Du coup, les recettes de l'Etat provenant de l'impôt sur les huiles minérales baissent. Pour contenir ce développement, le Conseil fédéral n'a d'autre idée que d'augmenter la charge fiscale. La baisse du prix du pétrole est un autre prétexte à alourdir cette facture. Or, il n'est pas tolérable que les efforts techniques de l'industrie automobile au profit de la protection de l'environnement soient pénalisés par une hausse des impôts, pas plus que des changements de prix dus aux mouvements du marché servent de prétexte à augmenter les prélèvements fiscaux. Aujourd'hui déjà, le consommateur verse à l'Etat plus de 60% du prix des carburants.

Il est grand temps de mettre fin à cette inégalité de traitement de la route et du rail. En votant sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le peuple suisse a approuvé un programme de 6,4 milliards de francs pour le rail – financé en majeure partie par la collectivité publique et les usagers de la route. Dans sa forme actuelle, le projet FORTA n'est cependant pas une juste contrepartie au FAIF. Et il restera un corset-surprise jusqu'à la votation populaire du 5 juin 2016 sur l'initiative vache à lait, car les Chambres fédérales doivent encore examiner ce projet. Jusqu'ici, il s'est avéré que le financement était le point le plus litigieux dans ce débat. C'est précisément à ce niveau que l'initiative „Pour un financement équitable des transports“ offre une solution juste. Elle exige que les 50% du produit de l'impôt sur les huiles minérales, qui aujourd'hui vont à la caisse générale de la Confédération, soient affectés à des investissements dans la route. On disposerait ainsi de 1,5 milliard de francs de plus par an pour des projets routiers qui répondent à une nécessité urgente.

## II. Que veut l'initiative?

L'initiative „Pour un financement équitable des transports“ exige qu'à l'avenir le produit de l'impôt sur les huiles minérales soit investi dans la route: les impôts et redevances payés par les usagers de la route doivent être engagés de manière ciblée pour des projets routiers.

Voilà pourquoi la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, qui est aujourd'hui accaparée par la caisse générale de la Confédération, doit être affectée à la route (nouvel alinéa 2bis). L'argent qui, dans le système actuel, revient aux transports publics ou aux cantons continuera d'être engagé à ces fins. En revanche, il sera interdit au légis-

lateur d'utiliser des recettes supplémentaires de l'impôt sur les huiles minérales, de la surtaxe sur les carburants ou de la vignette autoroutière pour des investissements autres que ceux destinés à la route (nouvel alinéa 6).

Cette initiative renforce aussi les droits de participation démocratiques. Les décisions visant à introduire de nouveaux prélèvements ou à augmenter l'imposition existante aux frais des usagers de la route devront être obligatoirement soumises au référendum facultatif pour permettre dans tous les cas une votation populaire (nouvel alinéa 4).

### Le texte de l'initiative

Art. 86 al. 2<sup>bis</sup> (nouveau), 3, 3<sup>bis</sup> phrase d'introduction, 4, 5 (nouveau) et 6 (nouveau)

2<sup>bis</sup> Elle affecte le produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des seules tâches et dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière:

- a. construction, entretien et exploitation des routes nationales;
- b. mesures destinées à promouvoir le trafic combiné et le transport de véhicules routiers accompagnés;
- c. mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations;
- d. contributions destinées aux routes principales;
- e. contributions pour la construction d'ouvrages de protection contre les sinistres dus aux éléments naturels et pour les mesures de protection de l'environnement et du paysage que la circulation routière rend nécessaires;
- f. participation générale au financement, par les cantons, des routes ouvertes à la circulation des véhicules à moteur;
- g. contributions aux cantons dépourvus de routes nationales pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes cantonales.

3 Abrogé

3<sup>bis</sup> Elle affecte le produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au financement des seules tâches et dépenses suivantes, qui sont liées au trafic aérien:

4 L'introduction ou l'augmentation d'impôts, de redevances ou d'émoluments dans le domaine de la circulation routière sont sujettes au référendum prévu par l'art. 141.

5 Si ces moyens ne suffisent pas au financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière et au trafic aérien, la Confédération prélève sur les carburants concernés un supplément sur l'impôt à la consommation.

6 Toute affectation non conforme aux utilisations prévues du produit net des impôts et redevances visés aux al. 2<sup>bis</sup> et 3<sup>bis</sup> et du produit net du supplément sur l'impôt à la consommation visé à l'al. 5 est proscrite.

## III. L'initiative en détail

Les tâches en rapport avec le trafic routier sont aujourd'hui financées par le biais du dit „financement spécial du trafic routier“ (FSTR). Ce fond affecté est alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, le produit de la surtaxe sur les carburants ainsi que par les recettes provenant de la redevance d'utilisation des routes nationales (la vignette autoroutière). L'autre moitié du produit net de l'impôt sur les huiles minérales (un impôt à la consommation sur les carburants) passe aujourd'hui directement dans la caisse générale de la Confédération. Au total, les impôts et redevances que la Confédération prélève aujourd'hui sur les carburants (impôt sur les huiles minérales), sur l'importation de véhicules (impôt automobile, droits de douane), sur l'utilisation des routes suisses (RPLP, vignette autoroutière) ainsi que l'impôt sur les ventes de carburants, de véhicules et de pièces pour les véhicules (TVA) produisent environ 9,2 milliards de francs (2014). Cette somme représente plus d'un sixième de toutes les recettes fiscales de la Confédération. Environ 44% (4,1 milliards de francs) de ces recettes ne sont pas affectés et ont donc profité via la caisse générale de la Confédération à toutes sortes d'autres tâches

publiques. Seuls environ 32% (3 milliards) ont été dépensés pour des tâches routières comme l'entretien, l'exploitation et l'aménagement des routes nationales. Un sixième (16,3%; 1,5 milliard de francs) a été investi dans le financement des grands projets ferroviaire (par ex., les NLFA) ou dans l'infrastructure ferroviaire des agglomérations. Plus de 5% (485 millions) sont allés aux cantons sans affectation particulière (part des cantons au produit de la RPLP). 4%, soit 337 millions de francs, ont profité à des mesures de protection (environnement, paysage, dangers de la nature) ainsi qu'à la recherche, à l'administration et à diverses autres tâches.

Les flux financiers dans ce système sont à tel point complexes et confus que même le Conseil fédéral n'est pas capable de séparer strictement l'argent revenant aux projets routiers de celui attribué aux projets non routiers. Le contrôle de l'application du principe de la causalité est quasiment impossible dans ces conditions. Avec son initiative „Pour les transports publics“, l'Association Transports et Environnement (ATE) cherchait même à accroître encore les transferts



d'argent de la route vers des transports publics hautement déficitaires. Cette initiative exigeait en effet qu'une part supplémentaire du produit de l'impôt sur les huiles minérales soit investie dans le trafic ferroviaire. La moitié ne revenant pas à la caisse fédérale aurait ainsi été partagée en parties égales entre la route et le rail.

Le Conseil fédéral a certes refusé l'initiative, mais il a proposé par la même occasion un contreprojet (ledit projet FAIF) que le peuple suisse a accepté en février 2014. Conséquence: depuis le 1er janvier 2016, le financement de l'exploitation, de l'entretien, du renouvellement et du développement de l'infrastructure ferroviaire passe exclusivement par ledit fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF). Les conséquences de cette décision pour le financement des routes sont radicales: le détournement d'argent au détriment de la route et au profit du rail se poursuit. Le FIF continue en effet de puiser dans le produit de l'impôt sur les huiles minérales selon une clé de répartition donnée (9% de la part affectée de l'impôt sur les huiles minérales, mais au maximum 310 millions de francs par an).

Le FIF reprend donc les tâches de l'ancien fonds FTP (arrêté fédéral sur la construction et le financement de projets d'infrastructure de transports publics). Il s'agissait là à l'origine d'un instrument de financement temporaire pour financer notamment des projets comme les NLFA ou Rail 2000, y compris les aménagements en vue du „Futur développement de l'infrastructure ferroviaire“ (ZEB). Il va de soi que les auteurs de l'initiative „Pour un financement équitable des transports“ acceptent la volonté populaire: l'argent de la route investi dans les transports publics via le fonds FAIF n'est pas concerné par leur projet! Les ressources du FIF, donc des transports publics, sont donc garanties.

Le Conseil fédéral veut mettre en place un système de financement cohérent pour la route par analogie au FIF. Un fonds de financement non limité dans le temps pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sera donc créé au niveau constitutionnel pour financer les routes nationales et apporter des contributions aux mesures améliorant l'infrastructure de transport dans les villes et les agglomérations. Le financement spécial du trafic routier sera maintenu mais modifié. Le FORTA est actuellement examiné par les Chambres fédérales, mais jusqu'ici ces débats ne promettent pas une amélioration notable du système inéquitable que l'on connaît actuellement.

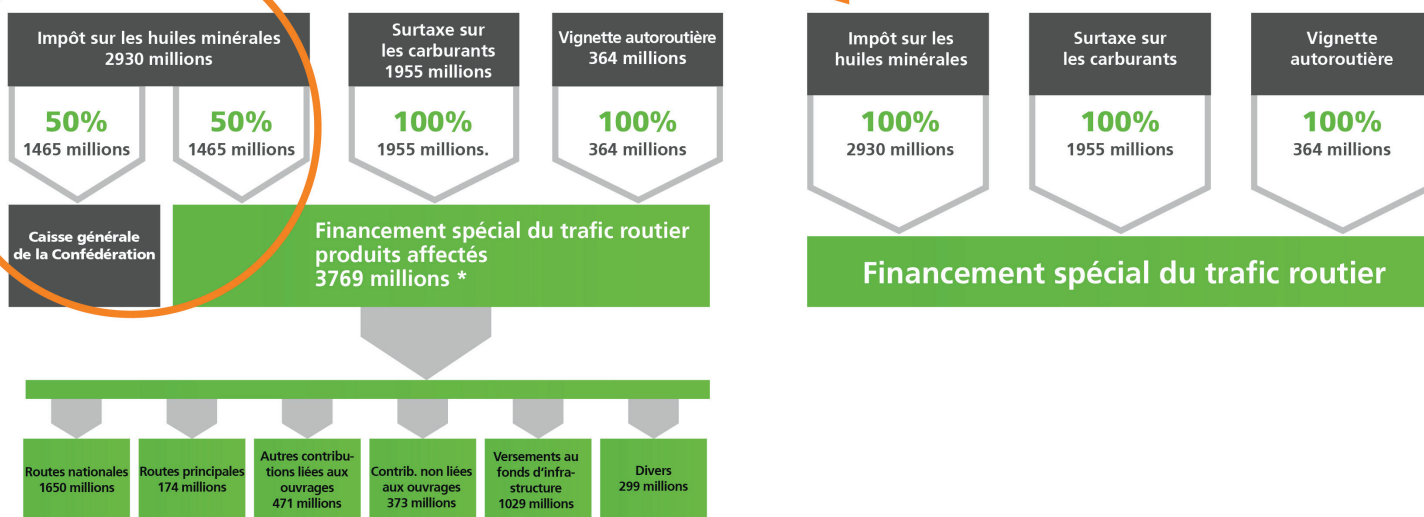
L'initiative „Pour un financement équitable des transports“ reste donc le seul moyen de stopper ce mauvais développement. La révision de l'article 86 de la Constitution fédérale garantira le strict respect du principe de la causalité (par analogie au principe du pollueur-payeur en matière de protection de l'environnement): les recettes provenant du trafic routier doivent être affectées et investies dans l'infrastructure routière. Tout le monde profite de cette solution, du piéton au camionneur, en passant par l'automobiliste et le motard.

En outre, l'initiative renforce les droits de participation démocratique: l'introduction et l'augmentation d'impôts, taxes et redevances dans le domaine du trafic routier doivent être obligatoirement soumises au référendum facultatif. Les automobilistes doivent s'attendre dans les années à venir à des augmentations considérables des impôts, taxes et redevances ou à de nouveaux prélèvements. Il est donc important qu'ils aient leur mot à dire.

## L'initiative „Pour un financement équitable des transports“ fait de l'ordre!

aujourd'hui :

Financement équitable des transports:



\* Recettes nettes après déduction des coûts de perception de la redevance d'utilisation des routes nationales

Source: compte d'Etat de la Confédération 2014

## IV. Les principaux arguments en faveur de l'initiative

### 1. Aller de l'avant!

Plus de 6000 moyens de transport collectif circulent sur les routes suisses. Les trams, trolleybus, cars postaux etc. ont autant besoin d'un trafic fluide que les automobilistes et les camionneurs. Dans les agglomérations et les villes surtout, plusieurs moyens de transport doivent pouvoir évoluer simultanément dans un espace restreint sans se gêner. C'est dans ces zones que les bouchons sont les plus problématiques, car les réfections et aménagements ont été trop longtemps reportés à plus tard. Le souverain suisse a en outre accepté en février 2014 à une forte majorité le programme FAIF qui garantit largement le financement des projets des transports publics. Les initiateurs respectent parfaitement cette décision populaire: les moyens financiers revenant actuellement aux transports publics sont maintenus. Il est cependant important désormais de ne plus négliger l'infrastructure routière afin de permettre à nouveau aux usagers de la route de progresser de manière prévisible et en toute sécurité avec leurs véhicules.

Il faut à cet effet que les routes cantonales soient elles aussi en bon état. Grâce à l'initiative, les cantons et les communes auront plus de moyens financiers à disposition. En effet, lesdites contributions non liées aux ouvrages que la Confédération verse aux cantons augmenteraient. Grâce à l'affectation complète du produit de l'impôt sur les huiles minérales, 10% de 1,5 milliard, soit 150 millions de francs de plus, reviendraient en plus aux cantons. Ces derniers en remettent une partie aux communes pour la construction et l'entretien des routes communales.

Les craintes des cantons de subir des mesures d'économies de la Confédération dans d'autres domaines ne sont pas justifiées. Il s'agit d'allégations infondées des adversaires de l'initiative. Ces mesures d'économie ne trouveraient en effet jamais une majorité au Parlement.

### 2. Sauver des vies humaines grâce à des routes sûres

Le trafic sur les routes nationales a plus que doublé durant les vingt ans écoulés. De nombreux tronçons routiers touchent à la limite de leur capacité. Il est urgent d'éliminer des goulets d'étranglement. Des routes de contournement épargnant les quartiers résidentiels apportent plus

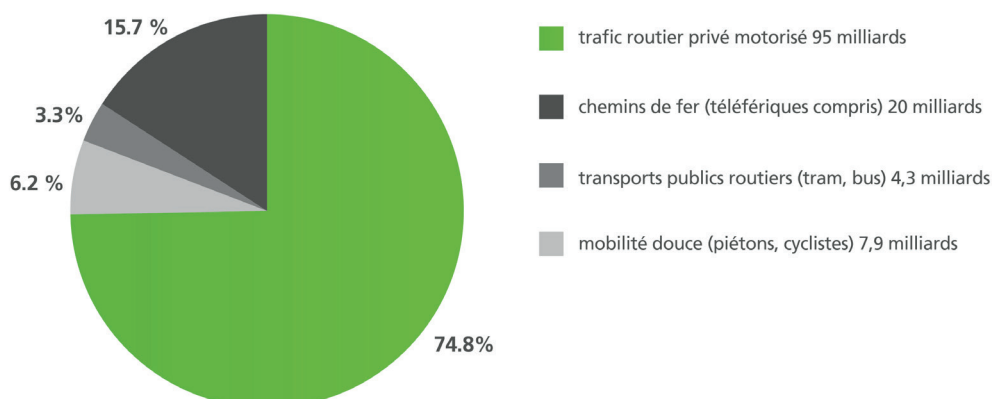
de calme et, surtout, plus de sécurité à maints endroits. Il est urgent de dégorger les routes et les rues des villes, des villages et des agglomérations. La nécessité d'agir à ce niveau est incontestable. Le trafic ne cesse d'augmenter d'année en année. Les usagers des routes nationales sont de plus en plus à l'étroit. Le nombre de pendulaires empruntant les transports publics dans les villes et les agglomérations progresse constamment. En 2013, on comptait déjà 3,8 millions de pendulaires entre le domicile et le lieu du travail. De nombreux modes de transport doivent fonctionner parallèlement sans se gêner. Plus de personnes et plus de moyens de transport signifient forcément plus de risques d'accident. Il serait désastreux d'économiser au détriment des infrastructures de transport. De nouveaux investissements sont plus urgents que jamais.

### 3. Halte aux bouchons!

La surcharge du réseau routier n'est pas seulement une source de désagrément, mais, surtout, elle ne cesse d'augmenter. Plus de 90% des bouchons concernent les agglomérations où se chevauchent des réseaux de transport locaux, régionaux et nationaux. Preuve en est le nombre d'heures d'attente dans les bouchons qui a plus que doublé depuis 2008 sur le réseau des routes nationales suisses. En 2014, les Suissesses et les Suisses étaient bloqués pendant 21'541 heures sur les routes. Ces embouteillages sont principalement dus à des surcharges de trafic qui sont à l'origine des trois quarts des heures de bouchon. Ces encombrements coûtent cher aux contribuables suisses, mais aussi à l'économie, soit quelque 2 milliards de francs par an (perte de temps et d'énergie, atteintes à l'environnement, coût des accidents).

Ces pertes peuvent être réduites par des investissements dans le réseau routier. L'industrie ainsi que les arts et métiers en profiteraient tout particulièrement – et avec eux les consommateurs. La route reste le mode de transport de loin le plus important (voir graphique ci-dessous). Plus des trois quarts du trafic de personnes se déroulent sur la route. 15% seulement de ce trafic passent par le rail. Sans les transports individuels de personnes et de marchandises, l'économie suisse s'effondrerait. Une accessibilité bonne et précise est non seulement un facteur économique important pour les entreprises, l'industrie et les administrations publiques, mais de nombreuses familles et de nombreux particuliers dépendent aussi de leur voiture.

## Prestations de transport dans le trafic de personnes en 2014



Total: 127,6 milliards de personnes-kilomètres

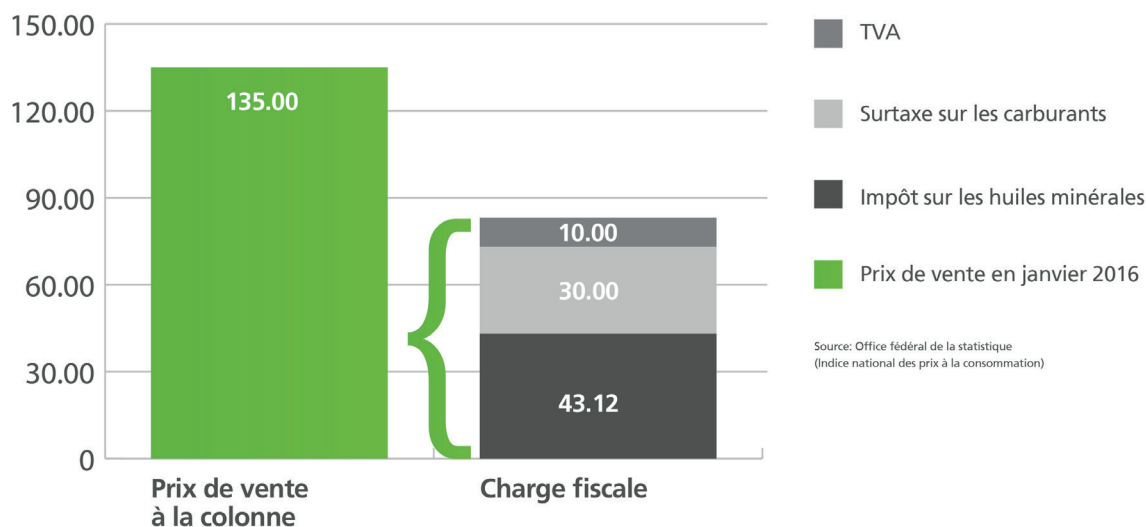
## IV. Les principaux arguments en faveur de l'initiative

### 4. L'argent de la route appartient à la route

Environ 60% des dépenses fédérales pour les transports bénéficient aux moyens collectifs. La route ne bénéficie que de 36% de ces dépenses pour ses investissements alors qu'elle en verse un multiple à la Confédération sous forme d'impôts, taxes et redevances – **soit quelque 9 milliards de francs par an!** Ces prélèvements comprennent l'impôt sur les huiles minérales, la TVA, la redevance d'utilisation des routes nationales, l'impôt sur les véhicules à moteur et la taxe sur les poids lourds. Depuis les années soixante, ces prélèvements ont plus que sextuplé. Mais le Conseil fédéral veut les augmenter une nouvelle fois dans le cadre du projet FORTA. Bien que le peuple ait clairement rejeté une augmentation du prix de la vignette autoroutière, des élus politiques de la Berne fédérale veulent tout de même relancer cette idée par le biais du FORTA. Si personne ne stoppe cette politique, ce pillage du porte-monnaie des automobilistes se poursuivra joyeusement. Aujourd'hui déjà, les automobilistes versent à l'Etat environ 60% du prix des carburants.

Le principe de la causalité fait pourtant partie des règles essentielles de la Constitution fédérale. Il exige que celui qui est à l'origine de coûts doit aussi les assumer. Les adversaires de l'initiative brandissent la menace de programmes d'économie. Ils évoquent à ce propos des coupes dans les dépenses pour l'agriculture, la défense nationale et la formation. Ils taisent bien sûr soigneusement le fait qu'en cas d'acceptation de l'initiative seuls 2% environ du budget fédéral (66 milliards de francs) pour des tâches générales seraient supprimés. A titre de rappel: lorsque la Banque nationale suisse a abandonné le 15 janvier 2015 le cours minimum du franc suisse par rapport à l'euro, des milliers d'entreprises suisses ont dû procéder quasiment du jour au lendemain à des économies de l'ordre de 15%. Des mesures d'économie de 5 à 10% font partie du quotidien des entreprises. Chaque entreprise doit en être capable. C'est dire que la Confédération pourrait elle aussi économiser sans aucun problème 2% de ses dépenses. La menace de mesures d'économie est parfaitement irréaliste; elle sert juste à semer la confusion pour empêcher le succès de l'initiative

### Essence: prix de vente et charge fiscale [en centimes par litre]



Basée sur le prix de vente moyen de janvier 2016, la charge fiscale (impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les carburants, TVA) représente environ 60% du prix de vente. Le reste de ce prix se compose de la valeur de la marchandise (pétrole brut) et de la marge commerciale.

### 5. Le besoin financier est prouvé – la route a un urgent besoin d'argent!

Le réseau des routes nationales suisses touche à la limite de sa capacité. Depuis 1995, la longueur totale des routes n'a pas changé. Seul le réseau des routes nationales a progressé de 17% entre 1995 et 2012. Malgré les milliards dépensés pour l'opération aussi onéreuse qu'inefficace du transfert des transports de la route au rail, les prévisions annoncent une augmentation constante du trafic routier durant les années à venir. Plus de personnes signifie aussi plus de véhicules et plus de trafic. L'aménagement et l'entretien des routes doivent être accélérés. Les besoins d'investissements sont énormes. De nombreuses villes et agglomération ainsi que de nombreux villages de toute la Suisse attendent la construction ou l'extension de routes de con-

tournement et d'accès. Plus les routes vieillissent, plus leur entretien coûte cher. Les conclusions à tirer de cette situation sont claires: la route a absolument besoin des recettes du trafic routier pour financer ses propres projets. Les provisions constituées au titre du financement spécial du trafic routier (FSTR) seront épuisées fin 2018. Le découvert financier atteindra alors quelque 1,2 milliard de francs par an. C'est dire que la route a besoin de moyens financiers supplémentaires. Il n'est pas tolérable dans cette situation que l'argent de la route soit en premier lieu utilisé pour financer l'infrastructure ferroviaire ou boucher les trous de la caisse fédérale, si bien que la route n'a plus les moyens de se financer elle-même.

## 6. Renforcer la démocratie: les usagers de la route doivent avoir le droit à la parole

Il n'est pas acceptable que les usagers de la route doivent payer toujours plus d'impôts, de taxes et de redevances, mais n'aient pas un mot à dire lorsque la politique décide d'augmenter ces prélèvements. Ce constat concerne par exemple la taxe sur le trafic des poids lourds (art. 8 et 9) ou encore la surtaxe de compensation sur les carburants (art. 26 de la loi sur le CO<sub>2</sub>). Face à cette augmentation constante des prélèvements, il est important que les usagers de la route aient un droit de

participation démocratique ancré dans la Constitution fédérale. Si les automobilistes sont appelés à payer, il faut aussi leur donner le droit d'en décider. Dans une démocratie directe, cette participation passe évidemment par l'urne. Les décisions visant à introduire ou à augmenter des impôts, taxes et redevances grevant le trafic routier privé ou professionnel seront donc obligatoirement soumises au référendum.

## V. Les bénéficiaires de l'initiative

L'initiative populaire fédérale „Pour un financement équitable des transports“ garantit la mise à disposition de moyens financiers suffisants pour l'élimination des goulets d'étranglement (autoroute du Glattal, contournement de Morges, tunnel du Gubristr, etc.), pour la construction d'importantes routes de contournement et d'accès (par exemple, l'autoroute de l'Oberland zurichois), pour l'exploitation et l'entretien d'importants axes routiers ainsi que pour la construction de nouvelles routes indispensables. Lorsque l'initiative sera acceptée, le législateur pourra préparer les différents projets. Tout le monde profitera finalement de cette initiative, du piéton au camionneur, en passant par l'automobiliste et le motocycliste:

- **les usagers des transports publics:** plus de 6000 moyens de transport collectif circulent sur les routes. Les trams, trolleybus, cars postaux, etc. profitent eux aussi d'un trafic sûr et fluide.

- **cantons et communes:** lesdites contributions non liées aux ouvrages que la Confédération verse aux cantons augmentent. Ces contributions représentent aujourd'hui 10% du produit affecté de l'impôt sur les huiles minérales. Grâce à l'affectation complète de l'impôt sur les huiles minérales, les cantons recevront automatiquement 10% de 1,5 milliard, donc 150 millions de francs de plus. Ils en reversent une partie aux communes pour la construction et l'entretien des routes communales.

- **les villes et les agglomérations:** dans les villes et les agglomérations plus qu'ailleurs, les différents modes de transport doivent pouvoir fonctionner parallèlement sans se gêner. Ces zones souffrent tout particulièrement des bouchons, car les réfections et aménagements y ont été constamment reportés à plus tard.

- **régions périphériques:** de nombreuses régions périphériques de Suisse ne sont pas ou sont mal desservies par les transports publics. On pourra enfin y construire des routes d'accès attendues depuis longtemps et les routes existantes pourront être mieux entretenues. La population de ces régions a tout particulièrement besoin d'un trafic routier performant.

- **l'économie en général et les arts et métiers en particulier:** les entreprises industrielles et artisanales en profiteraient le plus – et avec eux les consommateurs. La route est et restera de loin le plus important mode de transport. Plus des trois quarts du trafic de personnes s'y déroulent. Seuls 16% de ce trafic passe par le rail, les 7% restant étant assumés par d'autres modes de transport (navigation, chemins de fer spéciaux). Plus de 60% des transports de marchandises passent par la route et seulement 38% par le rail. Ladite répartition modale s'est fortement développée au profit de la route ces dernières années. Sans les transports individuels de personnes et de marchandises, l'économie suisse s'effondrerait.

- **usagers de la route et piétons:** durant les vingt ans écoulés le trafic sur les routes nationales a plus que doublé. De nombreux tronçons routiers atteignent la limite de leur capacité. Des routes de contournement épargnant les quartiers résidentiels apporteraient plus de calme et, surtout, plus de sécurité en maints endroits. Les bordiers de routes fortement fréquentées et les piétons font donc également partie des bénéficiaires de cette initiative. Et, bien entendu, les usagers de la route pourront à nouveau atteindre leur objectif sans obstacle, sans stress, sans bouchon – et sans avoir à payer encore plus!

## VI. L'importance économique de l'initiative

Des liaisons routières performantes sont d'une importance capitale pour l'existence et le développement de l'économie suisse. Mais la mobilité n'est pas seulement déterminante pour le bon fonctionnement de l'économie, des arts et métiers: faute de transports, la liberté de mouvement personnelle et individuelle de chacun d'entre nous serait fortement restreinte. Générant un chiffre d'affaires de plus de 46 milliards de francs et plus de 218'000 emplois, la route est aussi le plus important mode de transport en termes de création de plus-values et d'emplois – bien avant le trafic ferroviaire ainsi que la navigation fluviale et aérienne. Pourtant, la politique suisse des transports se concentre essentiellement sur le transfert de la route au rail et la promotion du trafic ferroviaire. Toutes les mesures prises jusqu'ici pour transférer les transports de la route au rail n'ont pas

eu d'effet durable sur la répartition modale rail/route. Bien au contraire: pour diverses raisons, l'importance du trafic routier ne cesse d'augmenter. La globalisation, la division du travail, les habitudes de loisirs et la croissance des revenus sont des facteurs essentiels de l'augmentation de la demande dont fait l'objet la route. Et même les transports publics ne pourraient pas fonctionner sans la route: environ 75% des personnes empruntant les transports collectifs passent par la route. Ce serait donc désastreux, d'un point de vue non seulement politique, mais aussi économique, de continuer d'ignorer la demande et les besoins effectifs en matière de transports. Il est urgent d'assainir et d'aménager les routes existantes. Des routes performantes et sûres, sur lesquelles on peut transporter rapidement, à prix modéré et sur des grandes distances des êtres humains, des mar-

chandises, de l'énergie et des informations, sont indispensables au succès de l'économie suisse. La majeure partie du réseau des routes nationales suisses a été construite dans les années 70 et 80. Plus les routes sont vieilles, plus leur entretien coûte cher. Le réseau routier a besoin d'investissements représentant 1,5 à 2% de la valeur de remplacement. Cela fait plus de 4 milliards de francs par an. Cette somme ne comprend même pas la construction de routes de contournement et la suppression des goulets d'étranglement.

Grâce à l'initiative pour un financement équitable des transports, 1,5 milliard de francs de plus par an seraient à disposition de l'infrastructure routière. Le bénéfice réel qu'en tire l'économie est beaucoup plus élevé. Dans une étude sur le bénéfice produit par les transports, la Confédération a constaté que chaque franc investi dans le trafic routier génère une création de plus-value cinq fois plus élevée que le même investissement dans les transports ferroviaires. Mais la politique ne semble toujours pas avoir compris l'importance de la route. On part tout simplement du principe que les routes fonctionnent. C'est une erreur fatale. Le gel de la construction routière doit cesser. La route doit enfin occuper la place en politique qui lui revient. Cette prise de conscience est indispensable pour assurer un développement de la route conforme à son importance pour la société et l'économie. L'économie en profitera et avec elle le consommateur. Une infrastructure performante et fiable réduit en effet sensiblement le coût des transac-

tions pour tous les acteurs économiques. Inversement, il suffit de quelques dérangements pour provoquer des arrêts de production dans toutes les branches et entreprises. Augmentant d'année en année, le nombre d'heures d'attente dans les bouchons à la suite de surcharges de trafic coûte environ 2 milliards de francs par an à l'économie. L'initiative vache à lait corrige cette situation: elle assure à la route d'importants moyens financiers pour des investissements d'une importance capitale pour l'économie.

C'est aussi une affaire d'équité quand on se rappelle qu'avec l'acceptation du projet FAIF plus de six milliards de francs seront dépensés pour le rail. Une infrastructure ferroviaire bien aménagée est importante et nécessaire. Mais il faut les deux: le rail et la route. Contrairement au rail, la route affiche un degré d'autonomie financière de plus de 100% depuis 1995. La route est rentable; elle couvre intégralement les coûts qu'elle occasionne et n'a pas besoin de subventions de l'Etat. Il en est tout autrement pour les chemins de fer: plus d'un trajet sur deux effectués par le rail est payé par l'Etat. Le degré d'autonomie financière du trafic ferroviaire est de l'ordre de 43%. Une grande partie du découvert est financé par les usagers de la route. L'initiative „pour un financement équitable des transports“ n'y change rien, mais les deux modes de transport seraient enfin mis sur un pied d'égalité, car la route pourrait disposer d'une plus forte partie de l'argent réuni par ses usagers.

## VII. Glossaire

### Vignette autoroutière

Depuis 1985, les autoroutes et semi-autoroutes suisses (routes nationales de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe) sont soumises à un péage. Celui-ci est prélevé sous la forme d'une redevance d'utilisation, ladite vignette autoroutière, dont le prix est de 40 francs. La vignette est valable pour la période du 1<sup>er</sup> décembre avant le millésime imprimé jusqu'au 31 janvier après le millésime imprimé sur l'autocollant. Le 24.11.2013, le peuple suisse a refusé avec une majorité de 60,5% des votants (refus dans tous les cantons) une augmentation de la vignette à 100 francs.

### Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Le FIF est le successeur non limité dans le temps du fonds FTP (voir ci-dessous) qui avait été créé pour le financement des grands projets ferroviaires. Le financement de l'exploitation et de l'entretien, de la réfection et de la modernisation ainsi que des extensions de l'infrastructure ferroviaire passe exclusivement par le FIF depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Le FIF reprend aussi les dettes (avances cumulées) du fonds FTP à dater de la fin 2015.

#### Le FIF dispose durablement des ressources suivantes pour financer ses tâches:

- au maximum deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux (RPLP);
- un pour-mille de TVA;
- 2% des recettes provenant de l'impôt fédéral direct sur les personnes physiques;
- 2,3 milliards de francs provenant du budget général de la Confédération; ce montant est adapté au développement du produit intérieur brut réel et au renchérissement (indice des prix à la construction ferroviaire);
- contributions cantonales d'un montant de 500 millions de francs.
- un pour-mille supplémentaire de la TVA (à partir de 2018 et jusqu'en 2030 au plus tard);
- neuf pour-cent du produit net affecté de l'impôt sur les huiles minérales (jusqu'au remboursement complet des avances au fonds FTP), mais au maximum 310 millions de francs par an selon le niveau des prix de 2014.

## VII. Glossaire

<b>Impôts sur les carburants</b>	Impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les carburants et taxes à l'importation plus la TVA.
<b>Degré d'autonomie financière</b>	Le degré d'autonomie financière caractérise la situation financière d'une entreprise ou d'une exploitation publique. Plus les dépenses et les recettes sont équilibrées, plus le degré d'autonomie financière est élevé. Lorsqu'il atteint 100%, il n'y a plus de déficit.
<b>Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)</b>	FAIF signifie „financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire“. A la suite de l'acceptation du projet par le peuple et les cantons en 2014, un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sans limitation dans le temps a été inscrit dans la Constitution fédérale. Le Parlement décide des projets concrets à des intervalles de 4 à 8 ans. Le Conseil fédéral a mis en vigueur début 2016 les dispositions constitutionnelles FAIF ainsi que les ordonnances y relatives. La première étape de construction jusqu'en 2025 prévoit des investissements de 6,4 milliards de francs.
<b>Fonds FTP</b>	Arrêté fédéral du 9 octobre 1998 sur la construction et le financement de projets d'infrastructure des transports publics (par ex., NLFA, Rail 2000). Le fonds bénéficie de parts à la TVA, à la RPLP et au produit de l'impôt sur les huiles minérales.
<b>Prestations fiscales</b>	Tous les impôts, taxes et redevances prélevés par la Confédération.
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). La RPLP est une redevance prélevée en Suisse et dans la Principauté du Liechtenstein en fonction du poids, du degré d'émission et du nombre de kilomètres parcourus. Elle est due pour tous les véhicules à moteur et remorques <ul style="list-style-type: none"> <li>● dont le poids total admissible dépasse 3,5 tonnes,</li> <li>● qui servent au transport de marchandises et</li> <li>● qui sont immatriculées en Suisse à l'étranger et utilisent le réseau routier public suisse.</li> </ul>
<b>Impôt sur les huiles minérales</b>	Impôt de consommation spécial sur le pétrole, les huiles minérales, le gaz naturel et les produits qui en sont dérivés, soit en particulier les carburants. Le montant change d'un produit à l'autre. Il est de 43,12 centimes par litre d'essence.
<b>Surtaxe sur les carburants</b>	La surtaxe sur les carburants est prélevée sur tous les carburants. Elle est actuellement de 30 centimes par litre d'essence.
<b>Répartition modale</b>	La répartition modale indique la répartition des prestations de transport entre les différents modes de transport.
<b>Réseau des routes nationales</b>	Routes exploitées par la Confédération comme les autoroutes, les semi-autoroutes ou les routes principales. Le réseau des routes nationales ne correspond donc pas au réseau des autoroutes parce que, premièrement, il comprend aussi de nombreuses semi-autoroutes et routes principales et, deuxièmement, il existe aussi des autoroutes cantonales. La Confédération est responsable du financement, de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des routes classées routes nationales. L'Office fédéral des routes est le service compétent.
<b>Fonds pour les routes</b>	Pour donner également une assise solide au financement des

## VII. Glossaire

<b>nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)</b>	projets routiers, le Conseil fédéral projette de créer un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Le 9 février 2014, le peuple a approuvé avec ledit projet FAIF la création d'un fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le FORTA vise à placer la route et le rail sur pied d'égalité, mais avec une augmentation des redevances routières qui suscite actuellement de vives discussions politiques.
<b>Nouvelles technologies de propulsion</b>	Systèmes de propulsion de véhicules qui, par l'énergie qu'ils utilisent, se distinguent des techniques motrices répandues sur le marché. Ces technologies permettent d'espérer que les problèmes liés aux propulsions traditionnelles – la pollution de l'environnement ou encore l'épuisement des réserves de carburants fossiles (pétrole) – puissent être réglés.
<b>Contributions non liées aux ouvrages versées par la Confédération aux cantons</b>	La Confédération se sert de la part affectée à la route du produit de l'impôt sur les huiles minérales et du produit net de la redevance d'utilisation des routes nationales pour, notamment, financer lesdites contributions non liées aux ouvrages. Il s'agit d'une participation aux charges cantonales pour des routes ouvertes au trafic des véhicules à moteur et de contributions aux cantons dont le territoire n'est pas traversé par une route nationale déjà ouverte au trafic (art. 3 lt. 2 de la loi fédérale sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière).
<b>Financement spécial du trafic routier (FSTR)</b>	Le financement des tâches et charges en rapport avec le trafic routier passe au niveau fédéral par ledit financement spécial du trafic routier (FSTR). Le FSTR tire ses moyens financiers des produits de l'impôt sur les huiles minérales (50%) et de la surtaxe sur les carburants (100%) (à chaque fois sans les carburants pour avions) ainsi que du produit net de la vignette autoroutière. A côté de l'infrastructure routière propre à la Confédération, donc les routes nationales, le FSTR finance des contributions aux infrastructures routières cantonales ainsi que des contributions à d'autres tâches de la Confédération en rapport avec le trafic routier.
<b>Transfert</b>	Par transfert on entend dans ce contexte les mesures encourageant le transfert des transports de la route au rail.
<b>Principe de la causalité</b>	Selon ce principe, celui qui occasionne des coûts doit aussi les assumer. Le principe de la causalité fait partie des principes fondamentaux de la Constitution fédérale suisse.
<b>Valeur de remplacement</b>	La valeur de remplacement désigne les coûts d'acquisition futurs d'un bien économique égal ou comparable, par exemple une route ou un pont.
<b>Affectation</b>	Certains moyens financiers ou certaines prestations matérielles ne peuvent être utilisés qu'à des fins précisément définies.

Iniziativa popolare federale

# „Per un equo finanziamento dei trasporti“

(„Iniziativa della vacca da mungere“)



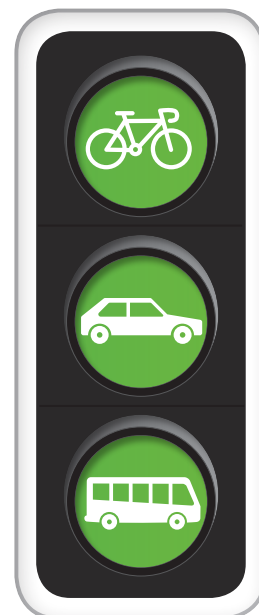
## Argomentario

[finanziamento-equo-trasporti.ch](http://finanziamento-equo-trasporti.ch)



## Contenuti

- I. L'essenziale in breve
- II. Cosa vuole l'iniziativa?
- III. L'iniziativa in dettaglio
- IV. Gli argomenti più importanti a favore dell'iniziativa
- V. Chi trae beneficio dall'iniziativa
- VI. Importanza economica dell'iniziativa
- VII. Glossario



## I. L'essenziale in breve

Code chilometriche, sovraccarico del traffico e lunghe colonne fanno ormai parte della quotidianità. Ne sono colpiti soprattutto le città e gli agglomerati. Se vi si aggiungono poi gli incidenti del traffico o i cantieri, gli utenti della strada perdono spesso un sacco di tempo. Le cause sono note: numerose strozzature, cattiva manutenzione e carenze funzionali delle strade svizzere fanno sì che la sicurezza e un veloce avanzamento sulle strade svizzere non siano più garantiti. A esserne colpiti sono tutti gli utenti della strada – dall'automobilista al pedone. Sono urgentemente necessari degli investimenti nell'infrastruttura stradale. E per questi sono occorrono i mezzi finanziari. Poiché, con l'attuale politica, sulla strada incombe una mancanza di finanziamenti, i progetti vengono rinviati sine die, invece di trovare per loro i necessari finanziamenti. E invece di cambiare il complicato sistema di finanziamento, si aumentano in continuazione le tasse.

Il Consiglio federale e i politici affermano che il denaro necessario per i progetti stradali manca. Ma gli automobilisti, i motociclisti e i guidatori di veicoli pesanti versano da decenni grandi importi nelle casse statali. In media generano per la Confederazione annualmente oltre 9 miliardi di franchi fra tasse e imposte – un sesto delle entrate totali della Confederazione. Se lasciamo fare al Consiglio federale, dovrebbero diventare ancora di più: con un nuovo "Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA), che si sta creando, l'incombente lacuna nel finanziamento dovrebbe essere colmata tramite, fra le altre cose, un aumento della tassa sui carburanti. Pure un rincaro della vignetta autostradale è di nuovo oggetto del dibattito politico.

Gli utenti della strada diventerebbero così definitivamente la vacca da mungere della nazione. Dagli anni '60, il carico fiscale sugli utenti della strada è più che sestuplicato – con tendenza al rialzo! In realtà, ci sarebbe abbastanza denaro a disposizione. Ma dei 9 miliardi di franchi, solo uno scarso 30% è utilizzato per lavori inerenti alla strada. Il resto confluisce nella cassa generale della Confederazione o investito nel trasporto pubblico. Ciò è non solo scorretto, bensì anche contrario al principio della trasparenza dei costi e al principio di causalità.

Intanto, i politici di sinistra fanno tutto il possibile per ostacolare il traffico stradale. Con la redistribuzione di miliardi di denaro dei contribuenti al trasporto pubblico. In tutta evidenza senza successo. La strada è e rimane di gran lunga la forma di trasporto più importante. In Svizzera, quasi il 75% del trasporto di persone ha luogo su strada, mentre il trasporto su rotaia è solo del 15%.

Grazie al progresso tecnologico e all'innovazione, il criterio della sostenibilità gode di un'alta considerazione nel settore dell'automobile. In virtù delle nuove tecnologie di propulsione, le vetture consumano oggi molto meno carburante di una volta. Per lo Stato diminuiscono perciò le entrate fiscali sugli oli minerali. Il Consiglio federale vuole affrontare questa evoluzione con aumenti fiscali. E anche il calo del prezzo del petrolio serve da legittimazione per l'aumento delle tasse. Tuttavia, non è accettabile che le misure innovative a favore dell'ambiente vengano penalizzate con tasse più elevate. Tantomeno possono essere un motivo di aumento fiscale le evoluzioni dei prezzi dettate dal mercato. Già oggi, il consumatore deve pagare allo Stato il 60% del prezzo al litro della benzina.

È tempo di porre fine alla disparità di trattamento fra strada e rotaia. In occasione della votazione sul Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), il popolo svizzero ha approvato un pacchetto di 6,4 miliardi per la ferrovia – in gran parte finanziato dalla comunità e dagli utenti della strada. Tuttavia, il FOSTRA nella sua forma attuale non si presenta come complemento al FAIF. E fino alla votazione popolare sull'iniziativa della vacca da mungere il 5 giugno 2016, il FOSTRA rimane una scatola a sorpresa, perché le Camere stanno ancora discutendo il progetto. Finora risulta che proprio il finanziamento sia il pomo della discordia. E proprio in questo senso, l'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" propone una soluzione giusta. Essa esige che il 50% dell'imposta sugli oli minerali, che oggi affluisce nella cassa generale della Confederazione, sia vincolato all'investimento nella strada. Annualmente ci sarebbero così 1,5 miliardi di franchi supplementari a disposizione per progetti stradali che necessitano di un'urgente realizzazione.



## II. Cosa vuole l'iniziativa?

L'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" esige che, in futuro, l'imposta sugli oli minerali sia investita nell'infrastruttura stradale: imposte e tasse pagate dagli utenti della strada devono essere utilizzate per progetti finalizzati alla strada.

Per questo, anche quella metà dell'imposta sugli oli minerali che oggi confluisce nella cassa generale della Confederazione, deve essere vincolata (nuovo cpv 2bis). Il denaro che oggi viene assegnato al trasporto pubblico o ai cantoni, continuerà a essere utilizzato per questo. Tuttavia, è vietato al legislatore utilizzare ulteriori mezzi generati dall'impor-

ta sugli oli minerali, dal supplemento d'imposta gravante sui carburanti o dalla vignetta autostradale per altri investimenti al di fuori della strada (nuovo cpv 6).

Con l'iniziativa si rafforza anche il diritto di partecipazione democratica. L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse o prelievi nel settore della circolazione stradale, e che quindi vanno a gravare sugli automobilisti, devono essere sottoposti al referendum facoltativo, al fine di rendere perlomeno possibile in ogni caso una votazione popolare (nuovo cpv 4).

### Testo dell'iniziativa

Art. 86 cpv. 2<sup>bis</sup> (nuovo), cpv. 3, cpv. 3<sup>bis</sup>, frase introduttiva, cpv. 4, cpv. 5 (nuovo) e cpv. 6 (nuovo)

2<sup>bis</sup> Impiega il prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali esclusivamente per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:

- a. costruzione, manutenzione ed esercizio delle strade nazionali;
- b. provvedimenti volti a promuovere il traffico combinato e il trasporto di veicoli a motore accompagnati;
- c. provvedimenti volti a migliorare l'infrastruttura dei trasporti nelle città e negli agglomerati;
- d. contributi ai costi delle strade principali;
- e. 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;
- f. contributi generali alle spese cantonali per le strade aperte ai veicoli a motore;
- g. contributi ai Cantoni senza strade nazionali per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle strade cantonali.

<sup>3</sup> Abrogato

3<sup>bis</sup> Impiega il prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione esclusivamente per i seguenti compiti e spese connessi al traffico aereo:

<sup>4</sup> L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse o emolumenti nel settore della circolazione stradale devono essere sottoposti al referendum facoltativo ai sensi dell'articolo 141.

<sup>5</sup> Se i mezzi per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale e al traffico aereo non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo per i relativi carburanti.

<sup>6</sup> È vietato qualsiasi uso, diverso da quello previsto, del prodotto netto di cui ai capoversi 2<sup>bis</sup> e 3<sup>bis</sup> e del prodotto netto del supplemento sull'imposta di consumo di cui al capoverso 5.

## III. L'iniziativa in dettaglio

I compiti in relazione al traffico stradale sono oggi pagati dal cosiddetto "Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)". Questo fondo vincolato alla destinazione viene alimentato con la metà dell'imposta sugli oli minerali, del supplemento d'imposta gravante sui carburanti, e delle entrate generate dalla tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (vignetta autostradale). L'altra metà del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali (tassa sul consumo di carburanti) confluisce oggi direttamente nella cassa generale della Confederazione. Globalmente, le imposte e tasse che la sola Confederazione riscuote sui carburanti (imposta sugli oli minerali), l'importazione di veicoli (tassa sui veicoli, dazi doganali), l'utilizzo delle reti autostradali svizzere (TTPCP, vignetta autostradale), e i ricavi sulle vendite di carburanti, veicoli e componenti di veicoli (IVA), ammontavano nel 2014 a Fr 9,2 miliardi. Ciò rappresenta più di un sesto dell'intero introito fiscale della Confederazione.

Circa il 44% (4,1 miliardi di franchi) di queste entrate è stato destinato, tramite la cassa generica della Confederazione, ad altri compi-

ti, quindi senza vincolo di destinazione. Solo circa il 32% (3 miliardi di franchi) è stato utilizzato a beneficio della strada, come per es. manutenzione, traffico ed estensione delle strade nazionali. U sesto (16,3%, 1,5 miliardi di franchi) è stato investito nel finanziamento dei grandi progetti ferroviari (per es. Alptransit), come pure nelle infrastrutture ferroviarie negli agglomerati. Oltre il 5% (485 milioni di franchi) sono andati, sotto forma di introiti TTPCP, ai cantoni senza un esplicito vincolo di destinazione. Circa il 4% (337 milioni di franchi) è andato a beneficio di misure di protezione (ambiente, paesaggio, natura), ricerca, amministrazione e altro.

Gli afflussi e i deflussi finanziari sono così confusi, che nemmeno il Consiglio federale è in grado di effettuare una separazione esatta fra i flussi di mezzi finanziari in progetti non stradali e stradali. Il controllo dell'osservanza del principio di causalità è perciò di fatto impossibile. Con l'iniziativa "Per i trasporti pubblici", l'Associazione traffico e ambiente (ATA) voleva addirittura aumentare il trasferimento di denaro generato dalla strada sull'altamente deficitario

trasporto pubblico. L'iniziativa pretendeva che più denaro prodotto dall'imposta sugli oli minerali venisse investito nel trasporto ferroviario. Della parte che non affluisce nella cassa della Confederazione, una metà sarebbe dovuta andare al trasporto ferroviario e l'altra a quello stradale.

Il Consiglio federale ha sì respinto questa iniziativa, ma presentando nel contempo un controprogetto (il cosiddetto progetto FAIF), che la popolazione svizzera ha approvato in votazione nel febbraio 2014. Il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità, come pure l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria avviene perciò, dal 1° gennaio 2016, unicamente attraverso il cosiddetto Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF). Ciò causa delle drastiche conseguenze al finanziamento delle strade: la destinazione ad altri scopi del denaro generato dalla strada viene così continuata. Il FIF esige infatti che le entrate prodotte dalle imposte fiscali sugli oli minerali continuino ad affluire nel FIF secondo una chiave stabilita (9% dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata, al massimo però 310 milioni di franchi l'anno).

Il FIF riprende così i compiti del cosiddetto Fondo FTP (decreto federale sulla costruzione e sul finanziamento di infrastrutture del trasporto pubblico), che in precedenza era uno strumento di finanziamento a tempo determinato, in particolare per finanziare progetti come Alptransit o Ferrovia 2000, inclusi gli ampliamenti inerenti allo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), ecc.. Naturalmente, gli iniziativaisti accettano la volontà popolare: il denaro della strada che, nel quadro del progetto FAIF, viene in-

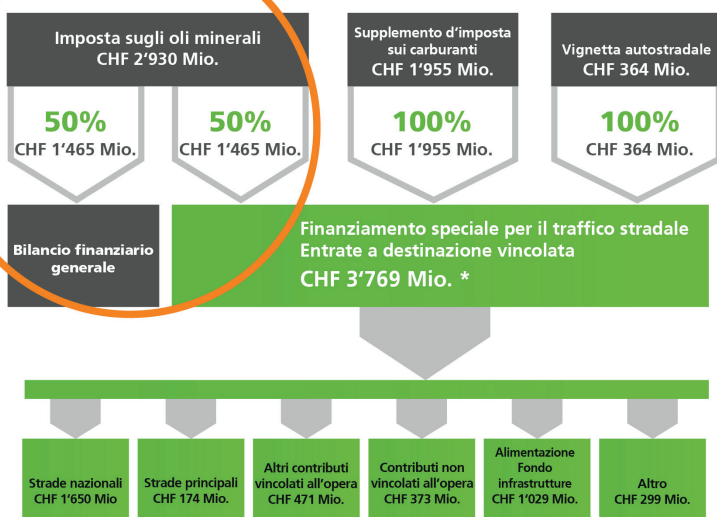
vestito nel trasporto pubblico, non è compreso nell'iniziativa! L'alimentazione del FIF per il trasporto pubblico è quindi assicurata. Il Consiglio federale vuole introdurre per la strada un sistema di finanziamento coerente con il FIF. Per il finanziamento delle strade nazionali e dei contributi alle misure per il miglioramento delle infrastrutture di trasporto nelle città e negli agglomerati, si creerà a livello costituzionale un Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). L'attuale finanziamento speciale per il traffico stradale sarà mantenuto in un'altra forma. Il FOSTRA è attualmente in fase di trattazione alle Camere federali, ma non promette alcun miglioramento sostanziale per un più equo finanziamento dei trasporti.

L'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" rimane così l'unica soluzione per porre termine a questa evoluzione nella direzione sbagliata. Con la revisione dell'articolo 86 della Costituzione federale, dovrebbe essere assicurata la rigorosa osservanza del principio di causalità: le entrate generate dal trasporto stradale devono sottostare a un vincolo di destinazione ed essere investite nell'infrastruttura stradale. Da questa soluzione trarranno beneficio tutti: dal pedone fino al conducente di veicoli pesanti!

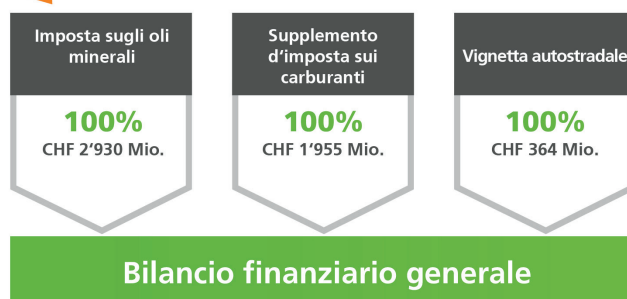
Inoltre, saranno rafforzati i diritti di partecipazione. L'introduzione o l'aumento di imposte, tasse ed prelievi nel settore del trasporto stradale dovranno in futuro sottostare al referendum facoltativo. Gli automobilisti attendersi nei prossimi anni diversi aumenti fiscali, come pure l'introduzione di nuove imposte, tasse e altri prelievi. È pertanto importante che possa co-decidere in merito.

## L'iniziativa "Per un equo finanziamento dei trasporti" mette ordine!

### Oggi:



### Equo finanziamento dei trasporti:



\*Entrate nette dopo compensazione delle spese per la riscossione della tassa per le strade nazionali.

Fonte: Bilancio della Confederazione 2014.

## IV. argomenti più importanti a favore dell'iniziativa

### 1. Andiamo avanti!

Oltre 6'000 mezzi pubblici percorrono le strade svizzere. Tram, trolley bus, auto postali, eccetera traggono beneficio da un traffico fluido, esattamente come le automobili e i veicoli pesanti. Negli agglomerati e nelle città diversi mezzi di trasporto devono poter procedere senza ostacoli in spazi ristretti, uno accanto all'altro. In queste zone il problema delle code è sentito al massimo, perché i risanamenti e gli ampliamenti sono stati procrastinati troppo a lungo. Il popolo ha inoltre approvato chiaramente, in febbraio 2014, il progetto FAIF, con il quale il finanziamento dei progetti di trasporto pubblico è per la maggior parte assicurato. Gli iniziattivisti rispettano questa decisione popolare: i mezzi finanziari già assegnati al trasporto pubblico dovranno quindi continuare a essere investiti a questo scopo. Ma è importante anche non trascurare l'infrastruttura stradale, affinché in futuro sia garantita una circolazione pianificabile e sicura sulle strade.

Inoltre, anche le strade cantonali devono essere integre. E anche per questo occorrono investimenti. Grazie all'iniziativa, i cantoni e i comuni avrebbero a disposizione più mezzi finanziari. Perché i cosiddetti contributi non direttamente vincolati a opere della Confederazione verrebbero aumentati. Questo importo costituisce oggi il 10% delle entrate vincolate dell'imposta sugli oli minerali. Con la destinazione completamente vincolata dell'imposta sugli oli minerali, automaticamente il 10% di 1,5 miliardi – ossia 150 milioni di franchi – supplementari andrebbero ai cantoni. Questi ne darebbero una parte ai comuni per la costruzione e la manutenzione delle strade comunali.

Il timore dei cantoni di poter essere colpiti in altri settori dalle misure di risparmio della Confederazione sono immotivati, si tratta solo di affermazioni degli avversari. Le minacciate misure di risparmio difficilmente troverebbero una maggioranza in Parlamento.

### 2. Strade sicure salvano vite!

Negli ultimi vent'anni il traffico sulle strade nazionali è più che raddoppiato. Su molti tratti la capacità delle strade è giunta al limite. Le strozzature devono essere eliminate urgentemente. Delle circonvallazioni attorno a quartieri residenziali assicurerebbero più tranquillità e,

soprattutto, più sicurezza. Città, villaggi e agglomerati devono con urgenza essere sgravati dal traffico.

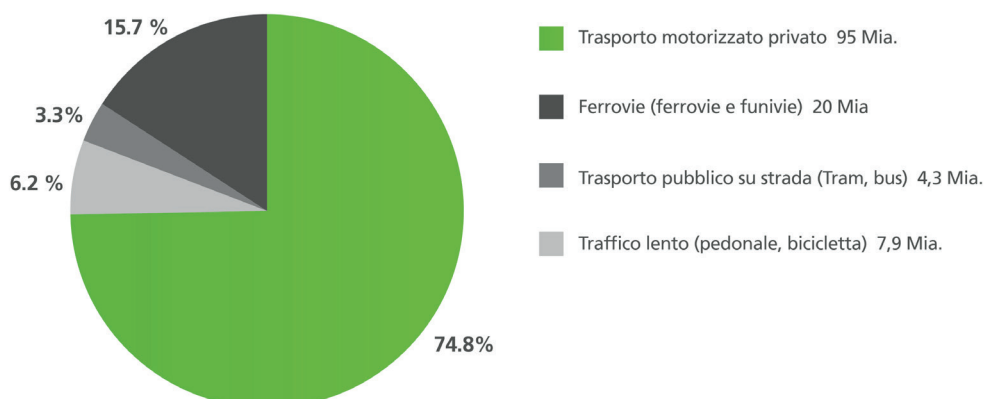
La necessità d'intervento è incontestata. Il traffico è in continua crescita. Sulle strade nazionali si fa sempre più dura. Nelle città e negli agglomerati i mezzi pubblici devono trasportare sempre più pendolari. I pendolari giornalieri da e verso il lavoro erano già nel 2013 3,8 milioni. Parecchi mezzi di trasporto diversi devono poter circolare l'uno accanto all'altro senza ostacoli. Più persone e più mezzi di trasporto significano un crescente pericolo d'incidenti. Risparmiare sull'infrastruttura dei trasporti sarebbe disastroso. Gli investimenti necessari devono essere effettuati immediatamente

### 3. Basta code!

Il sovraccarico della rete stradale non solo è fastidioso ma, soprattutto, aumenta in continuazione. Oltre il 90% delle zone d'agglomerato è toccato dal problema delle code, perché le reti di trasporto locali, regionali e nazionali si sovrappongono. Il numero di ore in coda sulla rete svizzera delle strade nazionali, che dal 2008 è raddoppiato, lo sta a dimostrare. Nel 2014, le Svizzere e gli Svizzeri sono stati in coda per 21'541 ore. Il motivo principale è la congestione del traffico. Questa è responsabile di tre quarti di tutte le ore in coda. Ciò costa al contribuente svizzero, ma anche all'economia, annualmente circa 2 miliardi di franchi (costi di tempo, energia, ambiente e incidenti).

Per ridurre questi costi sono necessari degli investimenti nella rete stradale. Ne approfitterebbero in particolare le aziende industriali e commerciali – e, con loro, i consumatori. Perché la forma di trasporto di gran lunga più importante è ancora la strada (vedi grafico sotto). Più di tre quarti del trasporto di persone ha luogo su strada. Solo il 15% dei trasporti avviene su rotaia. Senza il trasporto individuale di persone e di merci, sarebbe la morte dell'economia svizzera. Una raggiungibilità efficiente e precisa non è solo un fattore di logistica importante per imprenditori, industrie e amministrazione pubblica. Anche molte famiglie e privati dipendono dall'auto.

## Prestazioni nel trasporto di persone 2014



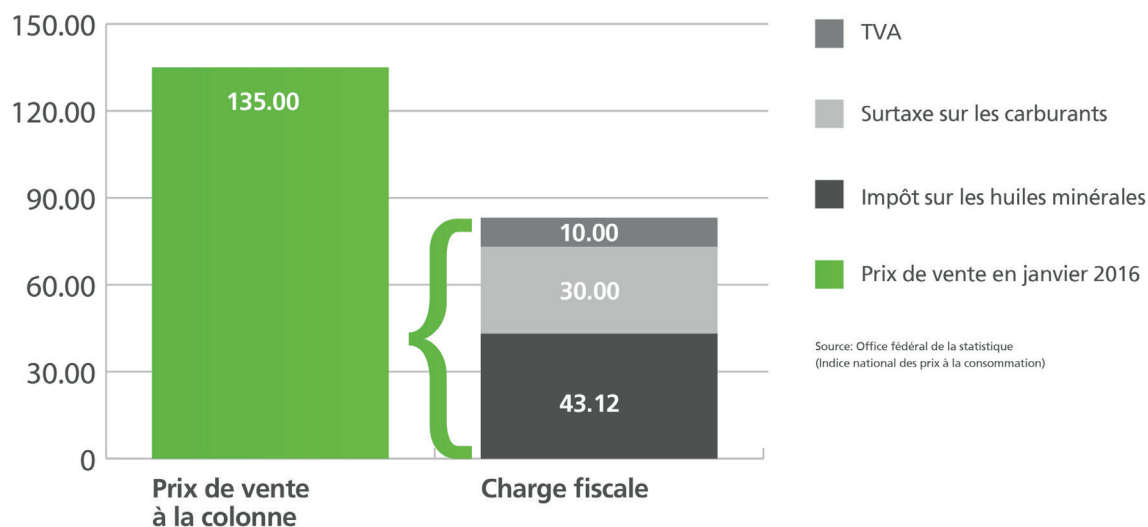
## IV. argomenti più importanti a favore dell'iniziativa

### 4. Il denaro generato dalla strada appartiene alla strada

Circa il 60% delle spese della Confederazione per i trasporti è assegnato al trasporto pubblico. Per contro, solo il 35% viene investito nel trasporto su strada, nonostante che quest'ultimo generi molte più entrate per la Confederazione – **ossia annualmente circa 9 miliardi di franchi!** A queste entrate appartengono l'imposta sugli oli minerali, la tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (vignetta autostradale), le tasse sui motoveicoli e la Tassa sui veicoli pesanti. Dal 1960, le tasse sono più che sestuplicate. Con il FOSTRA, il Consiglio federale intende aumentare ulteriormente l'imposta sugli oli minerali. Il popolo ha respinto una vignetta più cara, i politici della Berna federale vogliono tuttavia – nel quadro del progetto FOSTRA – condurre in porto comunque un rincaro della vignetta. Se non si impone un cambio di rotta, questa rapina ai danni degli automobilisti continuerà sullo stesso stile. Già oggi, gli automobilisti versano il 60% del prezzo al litro della benzina allo Stato. Peraltro, il principio di causalità è uno dei principi fondamentali stabi-

lito dalla Costituzione federale. Questo stabilisce che chi causa i costi deve anche provvedere a coprirli. Gli avversari dell'iniziativa minacciano programmi di risparmio. Mettono in campo le spese per l'agricoltura, per la difesa nazionale e per la formazione. Evidentemente si dimentica che, con l'accettazione dell'iniziativa, cadrebbe solo il 2% del bilancio federale (66 Mia. di franchi) destinato a scopi generici. Tanto per ricordare: quando la Banca nazionale svizzera, il 15 febbraio 2015, rinunciò al tasso minimo di cambio del franco, migliaia di aziende in Svizzera dovettero da un giorno all'altro procedere a dei risparmi di oltre il 15%. Delle misure di risparmio del 5-10% sono all'ordine del giorno nell'imprenditoria – ogni azienda deve essere in grado di sopportarle. Anche la Confederazione potrebbe senza problemi risparmiare il 2% delle spese. Le misure di risparmio minacciate non solo sono irrealistiche – ma servono solo a creare insicurezza allo scopo di ostacolare l'iniziativa.

### Esence: prix de vente et charge fiscale [en centimes par litre]



Basée sur le prix de vente moyen de janvier 2016, la charge fiscale (impôt sur les huiles minérales, surtaxe sur les carburants, TVA) représente environ 60% du prix de vente. Le reste de ce prix se compose de la valeur de la marchandise (pétrole brut) et de la marge commerciale.

### 5. Provato fabbisogno finanziario – Le strade hanno urgentemente bisogno di denaro!

La rete di strade nazionali svizzera è al limite della sua capacità. Dal 1995, la lunghezza globale delle strade è rimasta costante. Solo la rete delle strade nazionali si è, fra il 1995 e il 2012, estesa del 17%. Nonostante l'infelice redistribuzione miliardaria dalla strada alla ferrovia, i pronostici annunciano un'ulteriore crescita del traffico stradale nei prossimi anni. Più persone con più veicoli significano più traffico. L'ampliamento e la manutenzione delle strade devono essere portate avanti adesso. Il fabbisogno d'investimenti è enorme. In tutta la Svizzera, molte città, agglomerati e villaggi stanno aspettando la costruzione o l'estensione di circonvallazioni e di strade d'accesso. Più vecchie sono le strade e tanto più costosa ne è la manutenzione.

Questa situazione di partenza dimostra chiaramente che la strada necessita con urgenza delle entrate da lei stessa generate per il finanziamento dei suoi propri progetti. Gli attuali accantonamenti del Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS) sono già totalmente esauriti fino alla fine del 2018. Dopo di allora, la mancanza di finanziamenti ammonterà a 1,2 miliardi di franchi l'anno. Il Trasporto stradale dipende quindi dai mezzi finanziari. Non è concepibile che, considerata questa situazione, il denaro generato dalla strada sia impiegato in primo luogo per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria o per il miglioramento della cassa ordinaria della Confederazione, per cui la strada non riesce più a finanziare se stessa.

## 6. Rafforzare la democrazia: gli utenti della strada devono poter dire la loro

È fastidioso che gli utenti della strada debbano pagare sempre più tasse sull'aumento delle quali non possono però nemmeno dire la loro. È il caso, per esempio, della tassa sul traffico pesante (art. 8 e 9) e della compensazione per i carburanti (art. 26- Legge sul CO2). Proprio di fronte alla concreta possibilità che il carico fiscale debba crescere ancora, è importante che la facoltà di co-decisione degli utenti della strada

sia ancorata nella Costituzione. Se l'automobilista deve pagare, deve anche avere il diritto di dire la sua. In una democrazia diretta, questa strada porta notoriamente alle urne. Le decisioni d'introduzione o di aumento di tasse, imposte o prelievi che colpiscono il trasporto stradale commerciale o privato, devono perciò sottostare obbligatoriamente a una decisione popolare.

## V. Chi trae beneficio dall'iniziativa

L'iniziativa federale "Per un equo finanziamento dei trasporti" fa sì che siano assicurati i mezzi finanziari necessari per l'eliminazione di strozzature (autostrada di Glatt, circonvallazione di Morges, Gubrist, ecc.), per importanti circonvallazioni e strade d'accesso (per esempio l'autostrada dell'Oberland), per la manutenzione e l'esercizio di importanti assi del traffico, come pure per la costruzione di nuove strade di traffico. Dopo l'approvazione dell'iniziativa, il legislatore potrà porre mano ai singoli progetti. Tutti traggono beneficio dall'iniziativa: dal pedone al conducente di veicoli pesanti!

● **gli utenti dei mezzi di trasporto pubblici:** oltre 6'000 veicoli pubblici transitano sulle strade. Tram, trolley bus, auto postali, ecc. dipendono da un traffico scorrevole, affidabile e sicuro.

● **Cantoni e comuni:** i cosiddetti contributi non direttamente vincolati a opere, dalla Confederazione ai cantoni saranno aumentati. Questo importo ammonta oggi al 10% delle entrate vincolate dell'imposta sugli oli minerali. Con la destinazione completamente vincolata dell'imposta sugli oli minerali, automaticamente il 10% di 1,5 miliardi – ossia 150 milioni di franchi – supplementari andrebbero ai cantoni. Questi ne darebbero una parte ai comuni per la costruzione e la manutenzione delle strade comunali

● **Città e agglomerati:** negli agglomerati e nelle città diversi mezzi di trasporto devono poter procedere senza ostacoli in spazi ristretti, uno accanto all'altro. In queste zone il problema delle code è sentito al massimo, perché i risanamenti e gli ampliamenti sono stati procrastinati troppo a lungo.

● **Regioni periferiche:** molte regioni periferiche non sono servite dal trasporto pubblico o lo sono in modo insufficiente. Per loro potranno finalmente essere costruite importanti strade d'accesso. Le strade disponibili avranno una migliore manutenzione. La popolazione di queste regioni dipende in modo particolare da un trasporto stradale efficiente.

● **Economia e commercio:** le aziende industriali e commerciali ne beneficerebbero particolarmente – e quindi anche i consumatori. Perché la forma di trasporto di gran lunga più importante è sempre ancora la strada. Più di tre quarti dei trasporti hanno luogo su strada. Solo il 16% si effettua su rotaia e il restante 7% su altre forme di trasporto (acqua, ferrovie speciali). Il trasporto di merci avviene per il 60% su strada, solo il 38% su rotaia. La strada è e rimane di gran lunga la forma di trasporto più importante. In Svizzera, quasi il 75% del trasporto di persone ha luogo su strada, mentre il trasporto su rotaia è solo del 15%. Il cosiddetto "Modalsplit" si è negli ultimi anni sviluppato chiaramente a favore della strada. Senza il trasporto stradale delle persone e delle merci, sarebbe la fine dell'economia svizzera

● **Utenti della strada e pedoni:** negli ultimi vent'anni, il traffico sulle strade azionali è più che raddoppiato. Su molti tratti la capacità delle strade è giunta al limite. Delle circonvallazioni attorno a quartieri residenziali assicurerebbero più tranquillità e, soprattutto, più sicurezza. I residenti presso strade molto frequentate e i pedoni sono quindi anche loro fra i beneficiari dell'iniziativa. E naturalmente, gli utenti della strada potranno finalmente di nuovo arrivare alle loro destinazioni senza ostacoli, code e stress – senza per questo attingere ulteriormente dalle loro tasche.

## VI. Importanza economica dell'iniziativa

Per lo sviluppo e l'esistenza stessa dell'economia svizzera, dei buoni collegamenti stradali sono un presupposto fondamentale. Ma la mobilità non è determinante solo per l'economia e il commercio. Anche per ognuno di noi la libertà di movimento personale e individuale sarebbe molto limitata senza i trasporti. Con oltre 46 miliardi di franchi e più di 218'000 posti di lavoro, la strada è, per valore aggiunto e impiego, la forma di trasporto più importante – molto più della ferrovia e, decisamente, della navigazione e dell'aereo.

Tuttavia, la politica svizzera dei trasporti si concentra soprattutto sulla politica di trasferimento del traffico e sul traffico ferroviario. Tutte le misure per il trasferimento dalla strada alla rotaia non hanno però influito durevolmente sul "Modalsplit" strada/ferrovia. Al contrario! L'importanza del trasporto stradale aumenta in continuazione, il che è da attribuire a diversi fattori. La globalizzazione, la

suddivisione del lavoro, l'impiego del tempo libero e l'aumento del reddito sono motivi fondamentali della crescente domanda della forma di trasporto strada. E anche il trasporto pubblico non potrebbe funzionare senza la strada. Circa il 75% delle persone trasportate dal mezzo pubblico utilizza la strada.

Sarebbe disastroso non solo dal punto di vista politico, ma anche economico, ignorare più a lungo le reali necessità del settore dei trasporti. Le strade esistenti devono essere risanate e ampliate con urgenza. L'economia Svizzera ha successo soltanto se può disporre di strade sicure ed efficienti, sulle quali persone, merci, energia e informazioni possano essere trasportate più velocemente, a minor costo e su distanze più lunghe. Gran parte della rete di strade nazionali è stata costruita negli anni '70 e '80. Quanto più le strade sono vecchie e tanto più costa la loro manutenzione. Sono necessari

investimenti dall'1,5 al 2% del valore di sostituzione. più di 4 miliardi di franchi l'anno. La costruzione di importanti circonvallazioni e l'eliminazione di strozzature non sono comprese in questa cifra. Con l'iniziativa per un equo finanziamento dei trasporti, ci sarebbero annualmente a disposizione circa 1,5 miliardi di franchi. In realtà, il beneficio per l'economia è molto più grande. In uno studio sugli effetti benefici del traffico risalente al 2006, la Confederazione ha constatato che per ogni franco investito nel trasporto stradale risultava un valore aggiunto cinque volte superiore a quello del trasporto su rotaia. Ma la politica sembra non aver ancora realizzato l'importanza della strada. L'efficienza delle strade è semplicemente data per scontata. È un errore di valutazione fatale. Questo blocco edilizio, a tutti gli effetti, delle strade deve finire. Alla strada deve essere finalmente riconosciuta l'importanza che merita. Solo allora sarà possibile un'evoluzione che corrisponda all'importanza economica e sociale della strada.

Oltre all'economia, ne trae beneficio, non da ultimo, il consumatore. Perché un'infrastruttura efficiente e affidabile diminuisce notevolmente il costo delle transazioni per tutti gli attori economici. Intanto, delle piccole interferenze portano già a ritardi di produzione in tutti i settori e nelle aziende. Le conseguenze della costante crescita delle ore in colonna a causa di congestionamenti del traffico costa all'economia svizzera annualmente circa 2 miliardi di franchi.

L'iniziativa della vacca da mungere offre un rimedio: essa assicura alla strada consistenti mezzi finanziari per degli investimenti importantissimi per l'economia.

Non da ultimo, ciò è corretto dopo che, con l'accettazione del progetto FAIF, si è pronti a investire nella rotaia più di 6 miliardi di franchi. Un'infrastruttura ferroviaria efficiente è giusta e importante. Però c'è bisogno di ambedue: la strada e la rotaia. Al contrario di quanto succede con la ferrovia, dal 1995 il grado di autofinanziamento della strada supera il 100%. La strada rende, copre interamente i propri costi e non necessita di sovvenzioni statali. Ben diversa è la situazione della ferrovia: per una tratta percorsa dalla ferrovia su due, i costi sono assunti dallo Stato. Il grado di autofinanziamento è del 43%. Una grossa parte è finanziata con denaro generato dalla strada. In questo senso, con l'iniziativa per un equo finanziamento dei trasporti non cambierebbe granché, tuttavia si stabilirebbe finalmente la par condicio fra strada e rotaia, perché alla strada verrebbe messa a disposizione una parte maggiore del "suo" denaro.

## VII. Glossario

### Vignetta autostradale

Dal 1985, per l'utilizzo delle autostrade (strade nazionali 1. e 2. classe) deve essere pagata una tassa. Essa viene riscossa sotto forma di tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (la cosiddetta vignetta autostradale), il cui prezzo di vendita ammonta a Fr 40.-. La vignetta autostradale è valida per il periodo dal 1° dicembre dell'anno precedente fino al 31 gennaio dell'anno stampato sulla stessa. Il 24.11.20213, il popolo svizzero ne ha rifiutato il rincarato a Fr 100.- con il 60,5% dei voti (rifiuto nella totalità dei cantoni).

### Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer)

Il FinFer è il successore a tempo indeterminato dell'FTP – Fondo creato per il finanziamento dei grandi progetti ferroviari (vedi sotto). Il finanziamento dell'esercizio e della manutenzione, rinnovamento e modernizzazione, come pure l'ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria avviene dal 1° gennaio 2016, unicamente tramite FinFer. Il FinFer riprende anche i debiti (anticipi cumulati) dell'FTP alla fine del 2015.

**Per il finanziamento dei suoi compiti, il FinFer dispone durevolmente dei seguenti mezzi:**

- al massimo due terzi del prodotto netto della Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP);
- 1 ‰ dell'IVA;
- 2% del prodotto dell'imposta federale diretta delle persone fisiche;
- 2,3 miliardi di franchi dal budget generale della Confederazione, che saranno adeguati all'evoluzione del reale prodotto interno lordo e al rincarato (rincarato indicizzato delle opere ferroviarie) e
- contributi cantonali dell'ordine di 500 milioni di franchi.

Oltre a ciò, al FinFer saranno assegnati a termine i seguenti mezzi:

- un 1‰ supplementare sull'IVA (dal 2018 fino al massimo al 2030);
- 9% del prodotto netto dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (fino al totale rimborso degli anticipi cumulati dell'FTP, al massimo tuttavia 310 milioni sulla base dei prezzi del 2014. .

## VII. Glossario

<b>Tasse sulla benzina</b>	Imposta sugli oli minerali, supplemento d'imposta sugli oli minerali e tasse d'importazione più Imposta sul valore aggiunto (IVA).
<b>Grado d'auto-finanziamento</b>	Il grado d'autofinanziamento sta a indicare la situazione finanziaria di una pubblica azienda o ente. Quanto più le entrate e le uscite sono equilibrate, tanto più alto è il grado d'autofinanziamento. Al 100% non esiste più il deficit.
<b>Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF)</b>	FAIF sta per "Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria". A seguito della votazione popolare del 2014, è stato ancorato nella Costituzione un nuovo fondo a tempo indeterminato per l'infrastruttura ferroviaria (FinFer). FAIF ne regola l'ampliamento a tappe. Sui progetti concreti decide ogni volta il Parlamento con un ritmo che va dai quattro agli otto anni. Il Consiglio federale ha messo in vigore la norma costituzionale FAIF, come pure le leggi e le ordinanze ad esso collegate, a inizio 2016. La prima fase di ampliamento fino al 2025 prevede investimenti per un ammontare di 6,4 miliardi di franchi.
<b>Fondo FTP</b>	Decreto federale del 9 ottobre 1998, concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici (per es. Alptransit, Ferrovia 2000). Il fondo è alimentato da quote dell'IVA, della TTPCP e dell'imposta sugli oli minerali.
<b>Prestazioni fiscali</b>	Tutte le imposte, tasse e prelievi riscossi dalla Confederazione.
<b>TTPCP</b>	Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). La TTPCP è una tassa federale dipendente dal peso totale, dal livello di emissioni e dai chilometri percorsi in Svizzera e in Liechtenstein. Viene applicata a tutti i veicoli a motore e ai loro rimorchi che <ul style="list-style-type: none"> <li>● hanno un peso autorizzato di oltre 3,5 tonnellate,</li> <li>● servono al trasporto di merci e</li> <li>● sono immatricolate in Svizzera o all'estero e percorrono la rete stradale pubblica della Svizzera.</li> </ul>
<b>Imposta sugli oli minerali</b>	Speciale tassa sul consumo di petrolio, oli minerali, gas naturale e sui prodotti da essi questi derivati, in particolare carburanti. L'entità è diversa a seconda del prodotto. Per la benzina ammonta a 43,12 centesimi per litro.
<b>Supplemento d'imposta sugli oli minerali</b>	Il supplemento d'imposta sugli oli minerali è riscosso su tutti i carburanti. Per la benzina ammonta a 30 centesimi per litro.
<b>Modalsplit</b>	Modalsplit è la ripartizione delle prestazioni di trasporto fra le diverse modalità di trasporto
<b>Rete di strade nazionali</b>	Strade gestite dalla Confederazione quali autostrade, strade nazionali o strade principali. La rete svizzera di strade nazionali non comprende quindi solo la rete autostradale perché, punto primo, anche certe "non autostrade" (strade nazionali e strade principali) appartengono alla rete di strade nazionali, e secondo, perché esistono anche delle autostrade cantonali. Per le strade classificate come nazionali, la Confederazione è responsabile del finanziamento, esercizio, manutenzione e ampliamento. L'ente responsabile è l'Ufficio federale delle strade.
<b>Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)</b>	Per finanziare solidamente anche progetti stradali, il Consiglio federale intende creare un fondo a tempo indeterminato per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato. Il 9 febbraio 2014, il popolo ha approvato, con il cosiddetto progetto FAIFU, la creazione di un fondo per il finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Con il FOSTRA, il Consiglio federale intende trattare allo stesso modo la strada e la rotaia ma, secondo le attuali discussioni politiche, il progetto sarebbe legato a un aumento delle tasse pagate dagli utenti della strada.



## VII. Glossario

<b>Nuove tecnologie di propulsione</b>	Concetti di propulsione di veicoli che si distinguono, per ciò che riguarda il tipo di energia, dalle tecnologie diffuse sul mercato. A queste tecniche è legata la speranza di poter risolvere i problemi che caratterizzano i motori tradizionali, quali l'inquinamento ambientale o l'esaurimento delle fonti di carburanti fossili (petrolio).
<b>Contributi non direttamente vincolati alle opere dalla Confederazione ai cantoni</b>	La Confederazione utilizza l'imposta sugli oli minerali, che è destinata al trasporto stradale, e il prodotto netto della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali, fra le altre cose, per dei cosiddetti contributi non direttamente vincolati alle opere. Si tratta di spese cantonali per strade aperte ai motoveicoli, cantoni privi di strade nazionali già aperte al traffico (Art. 3, lett. d della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali).
<b>Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)</b>	Il finanziamento dei compiti e delle spese inerenti al traffico stradale a livello federale avviene attraverso il Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS). Il FSTS è alimentato dai ricavi dell'imposta sugli oli minerali (50%), dal supplemento fiscale sugli oli minerali (100%) gravante sui carburanti (aeromobili esclusi) e dai proventi netti del contrassegno autostradale (vignetta). Oltre al finanziamento dell'infrastruttura stradale federale, cioè delle strade nazionali, vengono erogati contributi ai cantoni per la loro infrastruttura stradale o contributi per altri settori di intervento federale, sempre legati al traffico stradale.
<b>Trasferimento</b>	Trasferimento sta a indicare la pretesa di trasportare le merci per ferrovia anziché su strada.
<b>Principio di causalità</b>	Esige che chi causa dei costi, li debba anche coprire. Il principio di causalità fa parte dei principi fondamentali della Costituzione federale svizzera.
<b>Valore di sostituzione</b>	Il valore di sostituzione indica il costo d'acquisto di un bene economico uguale o paragonabile, per esempio una strada o un ponte stesso o analogo, in futuro.
<b>Vincolo di destinazione</b>	Determinati mezzi finanziari (o prestazioni in natura) possono essere impiegati solo per scopi precisamente definiti.

# Raubzug auf die Bundeskasse



## Milchkuh-Initiative

## Nein

5. Juni 2016

Dreist und teuer  
Die Kantone sagen NEIN

### Übervolle Strassenkassen – Initianten wollen Geld auf Vorrat horten

- Die «Milchkuh-Initiative» ist ein Raubzug auf die Bundeskasse. Der Bau sowie Betrieb und Unterhalt der Strassen sind in der Schweiz bestens ausfinanziert. Das Parlament will die Gelder auch langfristig sichern. Deshalb schafft das Parlament mit dem NAF einen neuen STRASSEN-FONT, in den gemäss Ständerat jährlich zusätzlich 700 Mio. Franken aus der Bundeskasse fliessen sollen.
- Das reicht den Milchkuh-Initianten von auto-schweiz und der Erdölvereinigung noch immer nicht. Sie wollen zusätzliche 1,5 Mrd. jährlich. Sie wollen den Jackpot.
- Die «Milchkuh-Initiative» kostet die Bundeskasse jährlich 1,5 Mrd. Franken. Fallen diese Mittel weg, drohen drastische Sparmassnahmen bei Bildung, Forschung, Landwirtschaft, öV, soziale Wohlfahrt, Entwicklungszusammenarbeit und Armee.
- Dieses Mittel könnten gar nicht ausgegeben werden. Auch der Bundesrat betont, dass damit Mittel auf Vorrat angehäuft würden. Resultat dieses Raubzuges auf die Bundeskasse wären Überschüsse in der Strassenkasse, die an andern Orten schmerzlich fehlten. Bereits jetzt ist die Strassenkasse gut ausfinanziert.
- Mit Annahme der «Milchkuh-Initiative» würde die Strassenkasse überquillen. Das ist völlig absurd, weil in anderen Bereichen Geld fehlen würde.
- Diesen Raubzug gilt es zu verhindern.
- Bei einer Annahme der Initiative müsste sie sofort umgesetzt und die Gelder unverzüglich eingespart werden.

#### Kürzungen bei Bund und Kantonen

#### Kürzung pro Jahr

Beziehungen zum Ausland (v.a. Entwicklungszusammenarbeit)	- 150 Mio.
Landesverteidigung	- 250 Mio.
Bildung und Forschung	- 350 Mio.
Verkehr (u.a. des regionalen Personenverkehrs)	- 250 Mio.
Landwirtschaft und Ernährung	- 200 Mio.
Übrige Aufgabengebiete*	- 250 Mio.
<b>Total</b>	<b>- 1'500 Mio.</b>

Quelle: Eidgenössisches Finanzdepartement, EFD

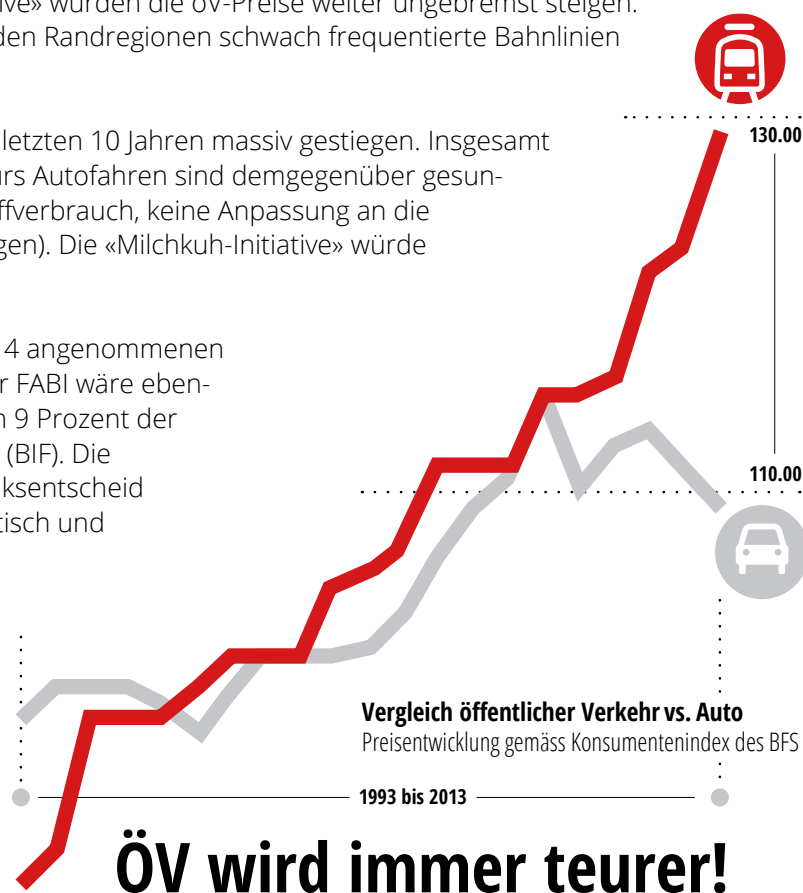
Darüber hinaus verlieren die Kantone Bundeszahlungen in Höhe von 190 Mio. Franken. Betroffen sind der Öffentliche Verkehr (40 Mio.), Bildung und Forschung (125 Mio.), Umweltschutz (25 Mio.).

## Wir setzen das beste Transportsystem der Welt aufs Spiel

- Die «Milchkuh-Initiative» setzt unser exzellentes Transportsystem aufs Spiel. In der Schweiz sind die Menschen bis in die Randregionen mit dem Auto und dem öV erschlossen, so gut wie nirgends sonst auf der Welt. Dazu tragen auch die Autofahrer bei.
- Privatverkehr und öffentlicher Verkehr ergänzen sich gegenseitig. Mobilität ist heute eine Selbstverständlichkeit, beispielsweise für Pendler, aber auch für Menschen, die in Randregionen leben und auf gute Strassen und öV-Verbindungen angewiesen sind.
- Mit der Milchkuh geht es ausschliesslich um die Autobahnen. Die Initianten suggerieren mit ihren Bildern, dass das Geld auch für Velo und Bus zur Verfügung steht. Das ist falsch. Die Initiative bringt keinen einzigen Franken mehr für Velowege und Busspuren. Für Umfahrungsstrassen und Fussgänger bringt die Initiative auch nichts.
- Im Gegenteil, wird die «Milchkuh-Initiative» angenommen, laufen die Aggloprogramme mittelfristig aus (im Jahr 2027). Dank diesen können heute auch Projekte für Velofahrer und Busse realisiert werden. In Zukunft fallen auch diese Gelder für Velos und Busse weg.

## Weitere Preiserhöhungen und Kürzungen beim öffentlichen Verkehr

- Dem besten Verkehrssystem der Welt droht der Kahlschlag; mit Annahme der Initiative wären zahlreiche öV-Verbindungen, insbesondere in den Randregionen, gefährdet.
- Mit Annahme der «Milchkuh-Initiative» würden die öV-Preise weiter ungebremst steigen. Zudem müssten insbesondere in den Randregionen schwach frequentierte Bahnlinien eingestellt werden.
- Ohnehin sind die öV-Preise in den letzten 10 Jahren massiv gestiegen. Insgesamt um rund 30 Prozent. Die Kosten fürs Autofahren sind demgegenüber gesunken (tiefer Erdölpreis und Treibstoffverbrauch, keine Anpassung an die Teuerung, Euro-Rabatt auf Neuwagen). Die «Milchkuh-Initiative» würde diese Preisdifferenz verschärfen.
- Die Finanzierung der vom Volk 2014 angenommenen Finanzierung der Bahninfrastruktur FABI wäre ebenfalls akut gefährdet. Aktuell fliessen 9 Prozent der Mineralölsteuer in den FABI-Fonds (BIF). Die «Milchkuh-Initiative» will diesen Volksentscheid rückgängig machen – das ist egoistisch und völlig anmassend.





## Initiative unter falschem Vorwand – die Autofahrer sind nicht die Milchkühe der Nation

- Die Initiative wurde unter falschem Vorwand ins Leben gerufen: Die Autofahrer seien die Milchkühe der Nation, weil sie immer mehr in die allgemeine Staatskasse zahlen müssten, unter immer höheren Abgaben und Steuern leiden – die zudem zweckentfremdet würden. Das stimmt nicht.
- Das ist ein Mythos, der von der Autolobby seit Jahren gepflegt wird. Stimmen tut es trotzdem nicht, die Zahlen sagen das Gegenteil.
- Die Strassenkasse verfügt über grosse Reserven. Aktuell sind es über 2 Mrd. Franken. Mit den zusätzlichen 700 Mio. Franken jährlich, die der Ständerat in der Frühlingssession gesprochen hat, wird noch mehr Geld gehortet.
- Die Benzinsteuern wurden seit Jahrzehnten nicht erhöht und nicht einmal der Teuerung angepasst.
- Die Mineralölsteuer ist seit 1993 (43 Rp. / Liter), der Zuschlag seit 1974 (30 Rp. / Liter) nicht mehr gestiegen (die 30 Rappen Zuschlag sind aufgrund der Inflation, die nie bereinigt wurde, heute nur noch rund die Hälfte wert)
- Es stimmt nicht, dass die Strasse für all ihre Kosten aufkommt. Bei Gemeinde- und Kantonsstrassen ist es nur ein Teil. Über alle Strassen gerechnet, deckt der Strassenverkehr 80 – 90 Prozent der Kosten. Nicht eingerechnet sind hier allerdings die externen Kosten, die auf 6,5 Mrd. (motorisierter privater Personen- und Güterverkehr) jährlich geschätzt werden.
- In der Schweiz wird viel in den Strassenbau und den Unterhalt investiert. Seit dem Jahr 2000 wird jedes Jahr mehr als 4 Mrd. in den Strassenbau und den Unterhalt investiert. (Quelle: Litra)
- Das Schweizer Autobahnnetz wurde auf der anderen Seite in den letzten 30 Jahren um die Hälfte ausgedehnt. Die Autobahnen sind zudem in einem guten Zustand.





## Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

- Die Eisenbahn hat mit FABI eine Fondslösung erhalten, um langfristige Planungssicherheit zu haben. Es ist richtig, dass auch die Strassenkasse in einen Fonds umgewandelt wird. So lassen sich Ausbauschritte und Engpassbeseitigung sauber planen.  
Denn dazu ist der NAF da: Um Engpässe zu beseitigen und unser Nationalstrassennetz weiter auszubauen. Bei der «Milchkuh-Initiative» sind demgegenüber keine Ausbauprogramme vorgesehen.
- Schon jetzt werden die Budgets in der Strassenkasse nicht ausgenutzt. Der NAF sorgt dafür, dass die Strassenkasse auch langfristig über genügend Mittel verfügt, um alle geplanten Strassenprojekte ausfinanzieren zu können.
- Die Strassenkasse erhält mit dem NAF zusätzlich 700 Mio. Franken jährlich aus allgemeinen Bundesgeldern. Damit ist Bau und Unterhalt der Nationalstrassen auch langfristig ausfinanziert. Die Autofahrer müssen lediglich 4 Rappen zusätzlich bezahlen (Erhöhung Mineralölsteuer).
- Positiv ist, dass die Agglomerationsprogramme weiterlaufen.
- Wird die Milchkuh angenommen, landet der NAF im Papierkorb. So wäre die Fonds-Lösung dahin, ebenso der nächste Ausbauschritt der Strasse. Mit dem NAF müsste man zurück auf Feld 1.

## Auch alle 26 Kantone wehren sich gegen die Initiative

- Die Konferenz der Kantonsregierungen weist darauf hin, dass die Kantonsfinanzen in verschiedenen Bereichen massiv belastet würden.
- Auf die Kantone würden bei Annahme der Initiative zusätzliche Sparprogramme zukommen. Diese Gelder einzusparen, würde tiefe Einschnitte mit sich bringen. Bereits jetzt schreiben die Kantone insgesamt mehr als 2 Mrd. Defizite. (Quelle: KdK)
- Dass die Kantone durch die Initiative 150 Mio. Franken pro Jahr für den Strassenbau mehr erhalten, kann die Ausfälle bei weitem nicht kompensieren. Denn sie verlieren sofort 200 Mio. Franken Bundesgelder. Und sie werden durch die Kürzungen des Bundes zusätzlich Sparmassnahmen ergreifen müssen.
- Deshalb sagen sämtliche Kantone Nein zur «Milchkuh-Initiative». Selbst die Regierungsräte aus der SVP sind gegen die «Milchkuh-Initiative».



## Falsches Steuerverständnis

- Die Initiative ist unsolidarisch. In dieser Logik müssten alle Kinderlosen nichts für die Schulen bezahlen.
- Die Mineralölsteuer ist eine Steuer wie jede andere auch und gehört nicht den Autofahrern.
- In allen Nachbarländer fliesst die Mineralölsteuer zu 100% in die Staatskasse.
- Und die Alkoholsteuer wird auch nicht zur Suchtprävention oder gegen das Beizensterben verwendet.
- Die Billettsteuer wird auch nicht zur Kulturförderung verwendet.

## Die Folgen für die Umwelt

- Der öV entlastet die Strasse. Wenn die öV-Leistungen abnehmen und die Billette immer teurer werden, fahren die Leute wieder vermehrt Auto statt Zug. Das belastet auch die Strasse, wo es zu mehr Stau und Umweltverschmutzung kommt.
- Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche durch den motorisierten privaten Personen- und Güterverkehr verursacht werden, kosten jährlich 6,5 Mrd. Franken. Diese Kosten gehen zu Lasten der Allgemeinheit. Ein Ja zu dieser Initiative würde noch mehr Luftverschmutzung und CO<sup>2</sup>-Emissionen bringen.
- Die Schweiz ist ein kleines Land. Das Strassennetz kann nicht unendlich ausgebaut werden. Bereits heute entfällt ein Drittel der bebauten Fläche auf die Verkehrsinfrastruktur, 90% davon sind Strassen. Würden nun zusätzliche 1,5 Mrd. Franken für den Strassenbau ausgegeben, würde jedes noch so absurde Projekt realisiert. Das Resultat ist klar: Die Asphaltierung der Schweiz und die weitere Zersiedelung unseres Landes.

### Externe Kosten des Strassenverkehrs betragen rund 6.5 Mrd. Franken

#### Externe Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten, 2010



Datenblog Grafik.mde/Quelle: Bundesamt für Statistik



## Sparmassnahmen in folgenden Bereichen

Die Bundesfinanzen stehen bereits heute stark unter Druck. Bis 2019 muss der Bund bereits 4 Mrd. Franken einsparen. Kommen per sofort weitere 1,5 Mrd. Franken jährlich hinzu, die eingespart werden müssten, kommt es in verschiedenen Bereichen zu schmerzhaften Kürzungen.

- **Öffentlicher Verkehr**

Der öffentliche Verkehr ist in den letzten 10 Jahren um 30 Prozent teurer geworden. Mit Annahme der «Milchkuh-Initiative» würden die Preise weiter rapide steigen. Zudem müssten insbesondere in den Randregionen schwach frequentierte Bahnlinien eingestellt werden.

- **Bildung und Forschung**

Als Folge der anmassenden «Milchkuh-Initiative» der Strassenverbände soll bei Bildung und Forschung drastisch gespart werden. Die «Milchkuh-Initiative» führt zu Kürzungen von 475 Mio. Franken (350 Mio. + 125 Mio. auf Ebene Kantone) pro Jahr bei Bildung und Forschung. Die Initiative ist ein direkter Angriff auf Schulen, Lehrer, Studenten und Forscher. Nein zur «Milchkuh-Initiative» heisst, Bildung und Forschung vor drastischen Sparmassnahmen zu schützen.

- **Landwirtschaft**

Die «Milchkuh-Initiative» ist auch ein Angriff auf das Agrarbudget. Würde diese unfaire Initiative angenommen, müssten die Direktzahlungen um nochmals 200 Mio. Franken pro Jahr gekürzt werden. Die Strassenverbände vollführen einen regelrechten Raubzug auf die Bundeskasse. Das trifft Bäuerinnen und Bauern direkt. Daher sagt auch der Bauernverband Nein.

- **Entwicklungszusammenarbeit**

Entwicklungszusammenarbeit reduziert Migration und Armut. Schockierend, dass nun die Initianten der «Milchkuh-Initiative» in Kauf nehmen, dass bei der Entwicklungshilfe drastisch gespart werden muss. Durch den Raubzug der Strassenverbände auf die Bundeskasse müssten weitere 150 Mio. Franken pro Jahr aus der Entwicklungshilfe gestrichen werden. Schon jetzt wird weniger in die Entwicklungszusammenarbeit investiert, als 2011 beschlossen wurde (0.5 % des Bruttonationaleinkommens).

# Raubzug auf die Bundeskasse



# Milchkuh-Initiative

# Nein

5. Juni 2016

Dreist und teuer  
Die Kantone sagen NEIN

# Pillage de la caisse fédérale



## Initiative Vache à lait

# Non

5 juin 2016

Ruineuse et nuisible  
Les cantons disent NON

### Une caisse routière plus que pleine - les initiants veulent amasser encore plus d'argent

- Aujourd'hui déjà, la caisse routière est bien lotie. Chaque année, le fonds pour les routes nationales y versera 700 millions supplémentaires. Mais cela ne suffit pas encore au lobby de la route. Ils veulent 1,5 milliards de francs supplémentaires chaque année.
- Dépenser tout cet argent est impossible. Même le Conseil fédéral relève qu'on amasserait ainsi des réserves inutilisables. Cette razzia sur la caisse de la Confédération aurait pour effet de produire un énorme excédent dans la caisse routière – de l'argent qui manquera cruellement ailleurs.
- Si l'initiative est acceptée la situation sera absurde, puisque la caisse routière déborderait alors que l'argent manquerait dans d'autres domaines.
- Cette initiative coûterait à la Confédération 1,5 milliard de francs par année. Ce manque à gagner entraînerait de fortes mesures d'économies dans la formation, la recherche, l'agriculture, les transports publics, la sécurité sociale, l'aide au développement et l'armée.
- A cela s'ajoute une perte de 190 millions de francs pour les cantons. En conséquence, des coupes supplémentaires devront être effectuées dans les transports publics (40 millions), dans la formation et la recherche (125 millions) et dans la protection de l'environnement (25 millions). Il faut empêcher cette razzia à tout prix.
- En cas d'acceptation de l'initiative, elle entrerait immédiatement en vigueur et les recettes fiscales en question lui seraient attribuées sans délai.

Coupes dans le budget fédéral	Réduction par an en millions arrondis
Relations avec l'étranger (principalement l'aide au développement)	- 150
Défense nationale	- 250
Formation et recherche	- 350
Transports* (notamment les transports voyageurs régionaux)	- 250
Agriculture et alimentation	- 200
Autres domaines de dépenses*	- 250
<b>Total</b>	<b>- 1'500</b>

\*sans les dépenses financées par le FSCR / FSTA  
Source : Message du Conseil fédéral

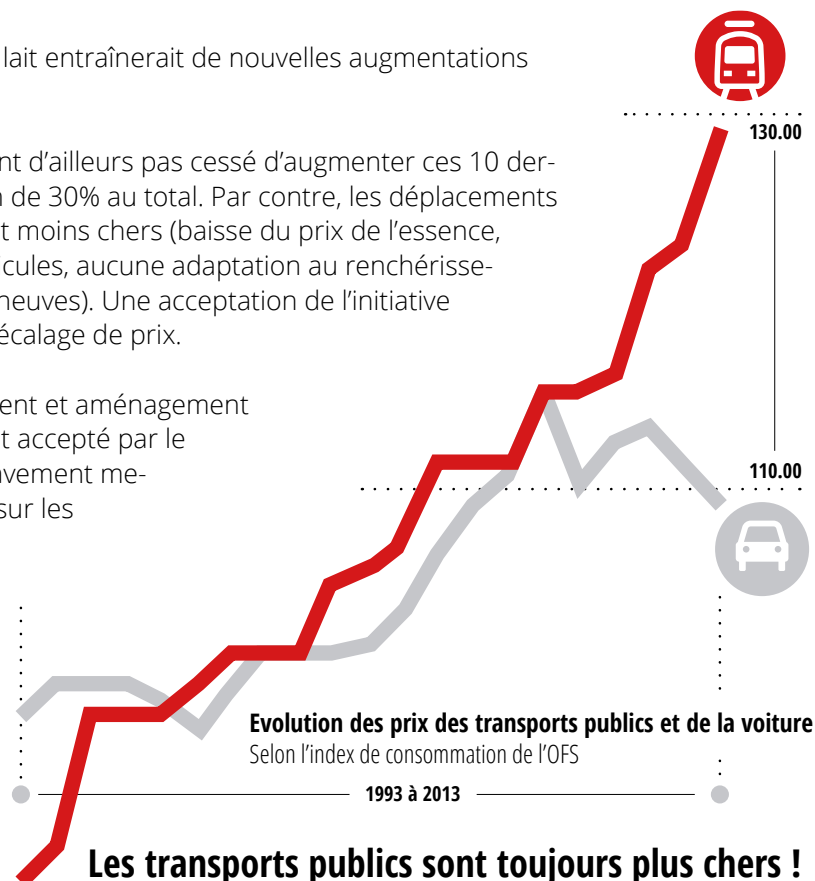


## Nous mettrions en danger le meilleur système de transport du monde

- L'initiative vache à lait met en danger notre excellent système de transport. En Suisse, les régions périphériques sont parfaitement desservies par la voiture et les transports publics et ce, mieux que nulle part ailleurs sur la planète. Les automobilistes y contribuent également.
- Les transports privés et les transports publics se complètent réciproquement. La mobilité est considérée comme une chose allant de soi. Cela est vrai pour les pendulaires, mais aussi pour les personnes vivant dans les régions périphériques et qui dépendent de bonnes liaisons routières et des transports publics.
- L'initiative vache à lait ne vise que la construction autoroutière. Par leur campagne visuelle, les initiants font croire que l'argent ainsi amassé serait aussi destiné au vélo et à l'autobus. C'est faux. L'initiative n'apportera pas un centime de plus pour des pistes cyclables ou des voies d'autobus. Pour les routes de contournement et pour les piétons, l'initiative ne prévoit rien non plus.
- Au contraire: en cas d'acceptation de l'initiative vache à lait, les programmes d'agglomérations seraient stoppés à moyen terme (en 2027). C'est grâce à eux qu'il est aussi possible aujourd'hui de réaliser des projets d'aménagement pour les vélos et les bus. En cas d'acceptation de l'initiative, le financement de ces projets tomberait.

## Nouvelles augmentations de prix et réductions des prestations dans les transports publics

- Le meilleur système de transport du monde est menacé de coupes drastiques. Un oui à l'initiative menacerait de nombreuses liaisons de transports publics, en particulier dans les régions périphériques.
- L'acceptation de l'initiative vache à lait entraînerait de nouvelles augmentations des tarifs des transports publics.
- Les prix des transports publics n'ont d'ailleurs pas cessé d'augmenter ces 10 dernières années – une augmentation de 30% au total. Par contre, les déplacements en voiture sont devenus nettement moins chers (baisse du prix de l'essence, plus faible consommation des véhicules, aucune adaptation au renchérissement, rabais euro sur les voitures neuves). Une acceptation de l'initiative vache à lait accroîtrait encore ce décalage de prix.
- Le financement du FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), objet accepté par le peuple en 2014, serait lui aussi gravement menacé. Actuellement, 9% de la taxe sur les huiles minérales sont attribués au fond du FAIF (FIF). L'acceptation de l'initiative vache à lait se traduirait par une annulation de la volonté populaire – une démarche égoïste et arrogante.





## Une initiative sous un faux prétexte – les automobilistes ne sont pas les vaches à lait de la nation

- L'initiative a été lancée sous un faux prétexte: les automobilistes seraient les vaches à lait de la nation parce qu'ils doivent payer toujours plus à la caisse générale de la Confédération, qu'ils se font imposés des taxes et des impôts toujours plus élevés – dont les recettes seraient détournées de leur origine. Ces affirmations sont fausses.
- Il s'agit d'un mythe entretenu par le lobby routier depuis des années. Les chiffres prouvent le contraire.
- Aujourd'hui déjà, la caisse routière est bien lotie. A cela s'ajouteront 700 millions de francs par année que le Conseil des Etats a accepté d'allouer lors de la session de printemps, augmentant ainsi la capitalisation.
- L'impôt sur les huiles minérales n'a plus augmenté depuis 1993 (43 ct / litre), idem pour la surtaxe depuis 1974 (30 ct / litre). En tenant compte de l'inflation, ces 30 ct ne valent aujourd'hui plus que la moitié de ce qu'ils valaient à l'origine.
- Il est faux de prétendre que la route finance elle-même tous ses coûts. Une partie des routes communales et des routes cantonales est financée par la collectivité. Pour l'ensemble des routes, les recettes provenant du trafic routier ne couvrent que 80 à 90% des coûts. Qui plus est, les coûts externes ne sont pas pris en compte – ils sont estimés à 6,5 milliards par année (transport motorisé privé et transport de marchandises).
- La Suisse investit énormément dans la construction routière et l'entretien des routes. Depuis l'année 2000, elle investit chaque année plus de 4 milliards dans la construction routière et l'entretien (source: Litra).
- Par ailleurs, le réseau autoroutier suisse a augmenté d'environ 50% au cours des 30 dernières années. En outre, les autoroutes sont en bon état.





## Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

- Le projet FAIF a doté les transports ferroviaires d'un fonds de financement qui leur assure à long terme une sécurité de développement. Il est juste que la caisse routière soit elle aussi convertie en un fonds. Cette solution permet de planifier correctement les étapes d'extensions et l'élimination des goulets d'étranglement. C'est à cela que sert le FORTA: éliminer les goulets d'étranglement et compléter notre réseau de routes nationales. L'initiative vache à lait ne prévoit, elle, aucun programme d'extension.
- Déjà maintenant, les budgets de la caisse routière ne sont pas utilisés pleinement. FORTA veille à ce que la caisse routière dispose de suffisamment de moyens aussi à long terme, pour pouvoir financer tous les projets routiers prévus.
- La caisse routière recevra, via le FORTA, 700 millions de francs supplémentaires par année de la caisse générale de la Confédération. Cela permettra un financement de la construction et de l'entretien des routes nationales aussi à long terme. Les automobilistes ne devront payer que 4 ct supplémentaires (augmentation de l'impôt sur les huiles minérales).
- Le point positif est que les programmes d'agglomérations seront poursuivis.
- En cas d'acceptation de l'initiative vache à lait, le FORTA finirait à la poubelle. La solution de financement via un fonds disparaîtrait et, avec elle, la prochaine étape d'extension du réseau routier. On se retrouverait ainsi à la case départ du FORTA.

## Les 26 cantons s'opposent à l'initiative

- La Conférence des gouvernements cantonaux rend attentif au fait que les finances cantonales pâtiraient gravement dans divers domaines.
- L'acceptation de l'initiative imposerait des programmes d'économies supplémentaires aux cantons qui les mettraient dans de graves difficultés. Aujourd'hui déjà, les cantons font au total plus de 2 milliards de francs de déficit (source: CGC).
- Le fait que les cantons recevraient au total 150 millions de francs pour la route ne compenserait de loin pas le manque à gagner dans les autres secteurs. Car ils recevraient en même temps 190 millions de francs de moins de la part de la Confédération. Des coupes supplémentaires devront alors être effectuées dans des domaines tels que les transports publics et la formation.
- C'est pourquoi tous les cantons disent non à l'initiative vache à lait. Même les membres UDC des exécutifs cantonaux disent non à l'initiative vache à lait.



## Fausse interprétation du sens des impôts

- L'initiative va à l'encontre des principes de solidarité. Dans cette même logique, les personnes qui n'ont pas d'enfants ne devraient pas contribuer au financement des écoles.
- L'impôt sur les huiles minérales est un impôt comme tous les autres et ses recettes n'appartiennent pas aux automobilistes.
- Dans tous les pays voisins, les recettes de l'impôt sur les huiles minérales vont à hauteur de 100% aux caisses générales de l'État.
- Les recettes des impôts sur les billets d'entrée ne sont pas non plus réservées à la promotion de la culture.
- De même, l'impôt sur l'alcool n'est pas réservé à la prévention de l'alcoolisme ou à la lutte contre la disparition des bistrots.

## Les conséquences pour l'environnement

- Les transports publics déchargent la route. Si les prestations des transports publics sont réduites et que les tarifs des transports publics augmentent, leurs usagers opteront davantage pour la voiture au lieu du train. Cela chargera la route davantage encore, provoquant plus d'embouteillages et de pollution.
- Les dommages à l'environnement et à la santé provoqués par les transports motorisés privés des personnes et des marchandises coûtent chaque année 6,5 milliards de francs à la communauté. Un oui à cette initiative entraînerait davantage de pollution de l'air et d'émissions de CO<sup>2</sup>.
- La Suisse est un petit pays. Son réseau routier ne peut pas être étendu à l'infini. Aujourd'hui déjà, un tiers des surfaces bâties est utilisé par les infrastructures de transport, dont 90% pour les routes. En dépensant 1,5 milliard de francs supplémentaires pour la construction routière, on réalisera des projets absurdes. Les conséquences sont prévisibles: l'asphaltage de notre pays et le mitage du territoire.



## Mesures d'économies dans les domaines suivants

Les finances fédérales sont déjà fortement sous pression et requièrent des programmes d'économies. D'ici 2019, la Confédération devra économiser 4 milliards de francs. Si l'on y ajoute un manque à gagner annuel supplémentaire de 1,5 milliards de francs, de douloureuses réductions de dépenses devront être entreprises dans divers domaines.

- **Transports publics**

Les prix des transports publics ont augmenté de 30% ces 10 dernières années. Si l'initiative est acceptée, 290 millions de francs (250 + 40 au niveau cantonal) devront être économisés chaque année et les prix risquent d'augmenter encore plus fortement. Ce sont essentiellement les régions rurales et les voies ferrées peu fréquentées qui seront touchées par ces coupes budgétaires.

- **Formation et recherche**

L'acceptation de l'arrogante initiative vache à lait des associations routières aurait pour conséquence d'imposer d'énormes économies dans la formation et la recherche. Elle entraînerait des réductions budgétaires de l'ordre de 475 millions de francs (350 + 125 au niveau cantonal) chaque année dans la formation et la recherche. L'initiative est une attaque directe contre les écoles, les enseignants, les étudiants et les chercheurs. Dire non à l'initiative vache à lait signifie préserver la formation et la recherche de graves mesures d'économies.

- **Agriculture**

L'initiative vache à lait est une attaque contre le budget agricole. En cas d'acceptation de cette initiative inéquitable, on doit s'attendre à une réduction de 200 millions de francs de paiements directs par année. Les associations routières lancent une véritable razzia sur la caisse de la Confédération. Cela touche directement les agriculteurs. C'est pourquoi l'Union suisse des paysans dit également non.

- **La coopération au développement**

La coopération au développement réduit la migration. Il est choquant que les initiants de l'initiative vache à lait acceptent que l'on doive économiser fortement dans l'aide au développement. La razzia sur la caisse de la Confédération impose la suppression de 150 millions de francs par année destinés à l'aide au développement. Maintenant déjà, la Suisse investit moins dans l'aide au développement que ce qui avait été décidé en 2011 (0,5% du revenu national brut).

# Pillage de la caisse fédérale



# Initiative Vache à lait

# Non

5 juin 2016

Ruineuse et nuisible  
Les cantons disent NON

# Saccheggio della cassa federale



## Iniziativa vacca da mungere

# NO

5 giugno 2016

Eccessiva e costosa  
I cantoni dicono NO

### Casse stradali strapiene - gli attivisti vogliono accantonare un tesoretto

- La cassa per le strade è già oggi molto ben fornita. In Svizzera la costruzione delle strade, così come le loro spese di gestione e di risanamento, sono molto bene finanziate. Il Fondo per le strade nazionali vi aggiunge ulteriori 700 milioni di franchi l'anno.
- Per i promotori dell'iniziativa della vacca da mungere ciò non è abbastanza. AutoSvizzera e l'Unione petrolifera vogliono altri 1,5 miliardi supplementari l'anno.
- Questi soldi non possono neppure essere spesi nella loro totalità. Anche il Consiglio federale avverte che così si accumulano solo riserve di mezzi finanziari. Il risultato di questa rapina alle casse federali sono soldi in eccesso nella cassa stradale, che mancheranno dolorosamente per altri compiti della Confederazione. Già oggi la cassa stradale dispone di riserve miliardarie.
- Qualora fosse accettata l'iniziativa della vacca da mungere, queste riserve aumenterebbero a più di 6 miliardi di franchi. Una vera e propria assurdità: la cassa per le strade straborda, mentre in altri settori i soldi mancano.
- L'iniziativa della vacca da mungere costa alle casse federali 1,5 miliardi di franchi l'anno. Se questi soldi venissero a mancare, vi è la certezza di dover effettuare drastiche misure di risparmio in settori come la formazione, la ricerca, l'agricoltura, i trasporti pubblici, la protezione sociale, l'aiuto allo sviluppo e il militare.
- Bisogna poi aggiungere una perdita per i Cantoni di 190 milioni di franchi. Dei tagli supplementari saranno necessari nell'ambito dei trasporti pubblici (40 milioni), nella formazione e nella ricerca (125 milioni) e per la protezione dell'ambiente (25 milioni). Bisogna impedire a tutti i costi questo saccheggio.
- Se l'iniziativa fosse accolta, dovrebbe essere immediatamente applicata e i soldi mancanti alla Cassa Federale dovrebbero essere subito compensati

Tagli lineari nel budget della Confederazione	Riduzione annuale in mio. arrotondata
Rapporti con l'estero (in particolare cooperazione e aiuto allo sviluppo)	- 150
Difesa nazionale	- 250
Ricerca e formazione	- 350
Trasporti* (tra l'altro traffico passeggeri regionale)	- 250
Agricoltura e approvvigionamento alimentare	- 200
Altri compiti federali*	- 250
<b>Total</b>	<b>- 1'500</b>

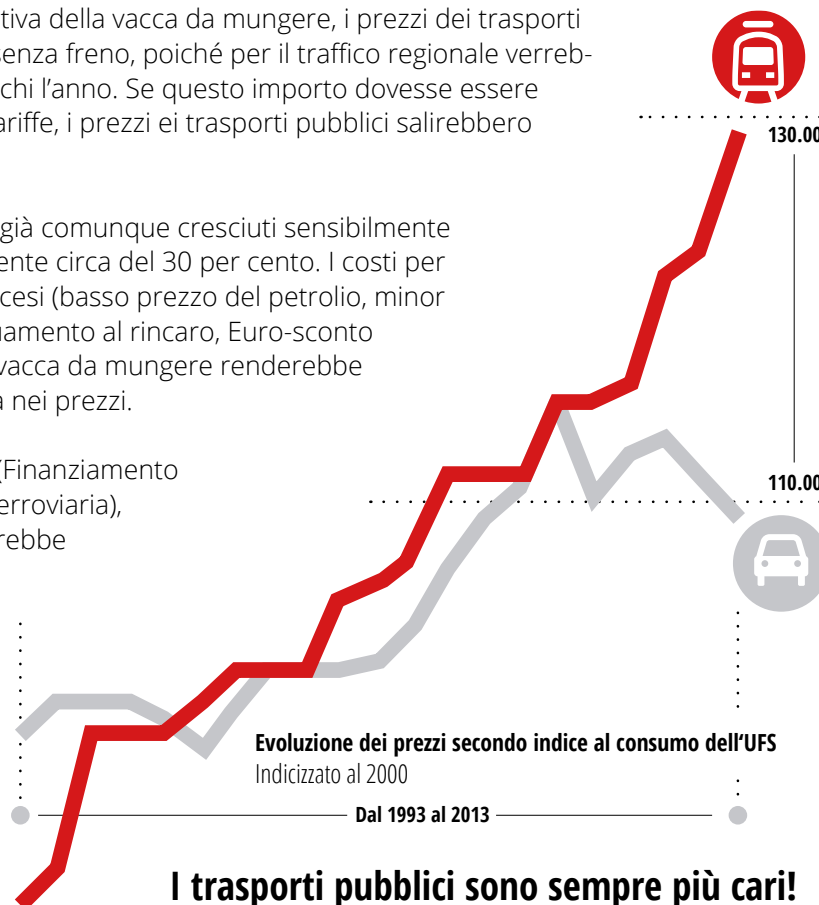
\*esclusi i compiti finanziati da FSTS/FSTA

## Mettiamo in pericolo il miglior sistema di trasporti del mondo

- L'iniziativa della vacca da mungere mette in pericolo il nostro eccellente sistema di trasporto. In Svizzera le persone possono muoversi con l'auto o i trasporti pubblici fin nelle regioni più discoste, così bene come in nessun altro posto al mondo. Vi contribuiscono anche gli automobilisti.
- Il traffico privato e i trasporti pubblici si completano a vicenda. La mobilità è oggi un fatto acquisito, ad esempio per i pendolari, ma anche per le persone che vivono in regioni discoste e hanno bisogno di buone strade e buoni collegamenti con i trasporti pubblici.
- L'iniziativa della vacca da mungere è incentrata sulle autostrade. Con le loro immagini i promotori suggeriscono che i soldi sarebbero disponibili anche per gli autobus e il traffico ciclistico. È falso. L'iniziativa non prevede nessun franco in più per i percorsi ciclabili o per corsie per gli autobus. Anche per le circonvallazioni o per i pedoni l'iniziativa non porta nulla.
- Al contrario! Se passa l'iniziativa della vacca da mungere, a medio termine prenderanno fine i programmi d'agglomerato (nel 2027). Grazie a questi programmi oggi è possibile realizzare anche progetti per i ciclisti o per gli autobus. In futuro verrebbero a mancare pure questi fondi per il traffico ciclistico e per i trasporti pubblici urbani.

## Altri rincari dei prezzi e tagli delle prestazioni nei trasporti pubblici

- Il miglior sistema di trasporti del mondo rischia di essere distrutto. Se fosse accolta l'iniziativa, molti collegamenti dei trasporti pubblici sarebbero a rischio, in particolare nelle regioni periferiche.
- Se dovesse essere accettata l'iniziativa della vacca da mungere, i prezzi dei trasporti pubblici continuerebbero a salire senza freno, poiché per il traffico regionale verrebbero a mancare 250 milioni di franchi l'anno. Se questo importo dovesse essere compensato con l'aumento delle tariffe, i prezzi dei trasporti pubblici salirebbero del 10 per cento.
- I prezzi dei trasporti pubblici sono già comunque cresciuti sensibilmente negli ultimi 10 anni, complessivamente circa del 30 per cento. I costi per l'uso dell'automobile sono invece scesi (basso prezzo del petrolio, minor consumo dei veicoli, nessun adeguamento al rincaro, Euro-sconto sulle nuove auto). L'iniziativa della vacca da mungere renderebbe ancora maggiore questa differenza nei prezzi.
- Il finanziamento del progetto FAIF (Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria), approvato dal popolo nel 2014, sarebbe anch'esso in serio pericolo. Oggi nel fondo FAIF (FPT) confluisce il 9 per cento dell'imposta sugli oli minerali. L'iniziativa della vacca da mungere mira a sovvertire questa decisione popolare in modo egoistico e arrogante.



**I trasporti pubblici sono sempre più cari!**







## Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA)

- La ferrovia ha ottenuto una soluzione di finanziamento tramite il fondo FAIF, che permette una pianificazione sicura e a lungo termine. È giusto che anche la cassa stradale sia trasformata in un fondo, in modo da pianificare bene le tappe di sviluppo e l'eliminazione dei problemi di capacità. Perché proprio questo è l'obiettivo del FOSTRA: eliminare le strozzature e potenziare la rete delle strade nazionali. L'iniziativa della vacca da mungere, invece, non prevede questi programmi di sviluppo.
- Già oggi il budget della cassa stradale non è sfruttato nella sua totalità. Il FOSTRA fa in modo che la cassa stradale abbia mezzi sufficienti, anche a lungo termine, per finanziare il completamento di tutti i progetti stradali in programma.
- Con il FOSTRA la cassa stradale ottiene ulteriori 700 milioni di franchi l'anno dalle casse generali dalle Confederazione. Così la costruzione e la manutenzione delle strade nazionali è finanziata appieno anche a lungo termine. Gli automobilisti dovranno pagare solo 4 centesimi in più (aumento dell'imposta sugli oli minerali), mentre i programmi d'agglomerato potranno essere finanziati e proseguire anche a lungo termine.
- Se dovesse essere accettata l'iniziativa della vacca da mungere, il FOSTRA finirebbe nel cestino della carta straccia. La soluzione del fondo sparirebbe, e con essa la prossima tappa d'estensione della rete. Bisognerà ricominciare da capo tutta la pianificazione e i lavori saranno rimandati.

## Pure tutti i 26 Cantoni sono contrari all'iniziativa

- La Conferenza dei governi cantonali fa notare che le finanze dei Cantoni sarebbero massicciamente colpite in diversi settori.
- Se l'iniziativa fosse accolta, i Cantoni dovrebbero adottare nuovi programmi di risparmio. Già oggi i Cantoni hanno complessivamente un disavanzo di oltre 2 miliardi di franchi (fonte: CGC).
- I 150 milioni di franchi annui (complessivi) che i Cantoni riceverebbero in più con l'iniziativa, non bastano di gran lunga a compensare gli importi che verrebbero a mancare. La Confederazione ridurrebbe infatti di 190 milioni l'importo destinato agli organi cantonali. Delle misure d'austerità sarebbero necessarie per compensare gli introiti mancanti, a scapito dei trasporti pubblici e della formazione.
- Perciò tutti i Cantoni dicono NO all'iniziativa della vacca da mungere. Persino i Consiglieri di Stato dell'UDC sono contrari all'iniziativa.



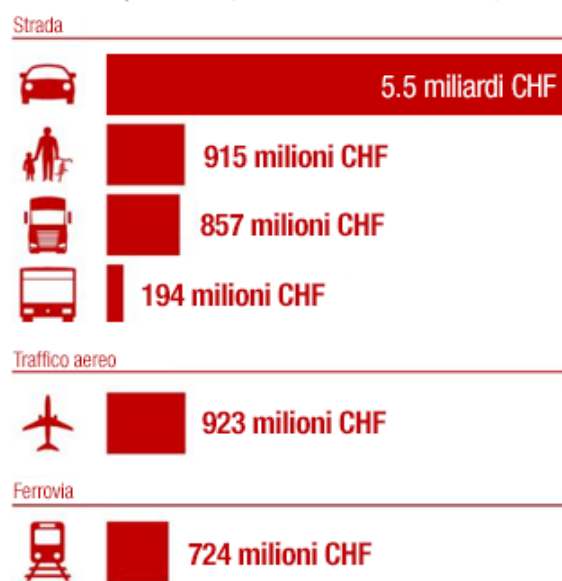
## Un'idea sbagliata della fiscalità

- L'iniziativa è profondamente contraria ai principi di solidarietà. Secondo la sua logica, chi non ha figli non dovrebbe pagare nulla per le scuole.
- L'imposta sugli oli minerali è una tassa come tutte le altre e i suoi introiti non appartengono esclusivamente ai soli automobilisti.
- In tutti i paesi vicini, l'imposta sugli oli minerali finisce al 100% nelle casse generali dello stato.
- Anche la tassa sui biglietti d'entrata per degli spettacoli non è riservata alla sola promozione della cultura.
- Così come l'imposta sugli alcool non è usata per prevenire le dipendenze o contrastare la chiusura delle osterie di paese.

## Le conseguenze per l'ambiente

- I trasporti pubblici sgravano le strade. Se le prestazioni dei trasporti pubblici peggiorano e i biglietti diventano sempre più cari, molti utenti rinunceranno al treno per riprendere l'automobile. La strada sarà ancor più utilizzata, contribuendo alla formazione di più ingorghi e ad un aumento dell'inquinamento.
- I danni all'ambiente e alla salute, causati dal traffico privato delle persone e delle merci, costano ogni anno 6.5 mia. di franchi. Questi costi sono sopportati dalla collettività. Un sì a questa iniziativa significherebbe ancora più inquinamento dell'aria e più emissioni di CO<sup>2</sup>.
- La Svizzera è un piccolo paese. La rete stradale non può essere sviluppata all'infinito. Già oggi un terzo dell'ambiente costruito è occupato da infrastrutture per il traffico, il 90% di questa superficie è occupato da strade. Se ora si spendessero ulteriori 1,5 miliardi di franchi l'anno per le costruzioni stradali, si finirebbe per realizzare persino i progetti più assurdi. Le conseguenze sono indiscutibili: l'asfaltatura della Svizzera e un'ulteriore dispersione degli insediamenti nel nostro paese.

### Costi esterni per incidenti, danni ambientali e alla salute, 2010



Rappresentazione in base a dati dell'Ufficio federale di statistica



## Misure di risparmio nei seguenti settori

Le finanze federali sono già oggi fortemente sotto pressione e Berna deve effettuare dei programmi di risparmio. Entro il 2019 la Confederazione deve risparmiare 4 miliardi di franchi. Se vi si aggiungono i 1,5 miliardi di franchi l'anno spesi per le strade a causa dell'iniziativa, altri tagli ancor più dolorosi dovranno essere concretizzati in diversi ambiti.

- **In particolare**

I prezzi dei trasporti pubblici sono aumentati del 30% negli ultimi 10 anni. Se l'iniziativa fosse accettata, 290 milioni di franchi (250 a carico della Confederazione e 40 dei Cantoni) dovranno essere risparmiati ogni anno e i prezzi rischiano d'aumentare in modo ancor più consistente. Sono essenzialmente le regioni rurali e le ferrovie poco frequentate che saranno toccate da questi tagli supplementari.

- **Ricerca e formazione**

Come conseguenza dell'arrogante iniziativa della vacca da mungere delle associazioni stradali, si dovrà risparmiare drasticamente nel campo della ricerca e della formazione. L'iniziativa comporta risparmi di 475 milioni di franchi (350 per la Confederazione più 125 per i Cantoni) in questi settori. L'iniziativa è quindi un attacco diretto alle scuole, agli insegnanti, agli studenti e ai ricercatori. Solo con un NO all'iniziativa della vacca da mungere si proteggono la ricerca e l'istruzione da drastiche misure di risparmio.

- **Agricoltura**

L'iniziativa della vacca da mungere è un attacco diretto al bilancio agricolo. Se dovesse essere accettata questa iniziativa sleale, i pagamenti diretti ai nostri contadini dovrebbero essere ridotti di altri 200 milioni di franchi l'anno. Le associazioni stradali vogliono davvero saccheggiare le casse federali e questa rapina colpirebbe direttamente pure il mondo agricolo. Perciò anche l'Unione svizzera dei contadini dice NO all'iniziativa.

- **Cooperazione allo sviluppo**

La cooperazione allo sviluppo riduce i flussi migratori. È scioccante che i promotori dell'iniziativa della vacca da mungere siano disposti ad accettare tagli drastici anche nell'aiuto allo sviluppo. Con il saccheggio delle casse federali da parte delle associazioni stradali, si dovrebbero risparmiare altri 150 milioni di franchi nella cooperazione allo sviluppo. Già oggi si investe meno nell'aiuto allo sviluppo di quanto era stato deciso nel 2011 (0,5% del reddito nazionale lordo).

# Saccheggio della cassa federale



## Iniziativa vacca da mungere

# NO

5 giugno 2016

Eccessiva e costosa  
I cantoni dicono NO