



Grosse Herausforderungen in der Finanzpolitik

Referat von Brigitte Häberli-Koller, Ständerätin CVP (TG)

Es gilt das gesprochene Wort.

Auswirkungen auf die Bundesfinanzen

Die sogenannte Milchkuh-Initiative verlangt, dass die Erträge aus der Mineralölsteuer auf Treibstoffen nur für Ausgaben im Strassen- bzw. im Luftverkehr verwendet werden dürfen. Ein Ja zur sogenannten Milchkuh-Initiative reisst pro Jahr ein Loch von 1,5 Milliarden Franken in die Bundeskasse.

Dieser Verlust muss mit Mehreinnahmen oder Sparmassnahmen aufgefangen werden. Da es wenig realistisch ist, Steuern zu erhöhen (diese bedingen meist Verfassungsänderungen), sind einschneidende Leistungskürzungen die Folge. Da die Initiative bereits am Tag der Abstimmung in Kraft tritt, müssten die Sparmassnahmen sehr schnell umgesetzt werden. Wir stehen finanzpolitisch sowieso schon vor grossen Herausforderungen.

Sparmassnahmen im Budget und im Finanzplan sind Realität und zudem ist ein Stabilisierungsprogramm 2017 – 2019 mit verschiedenen Massnahmen vorgesehen, um den Bundeshaushalt im Lot zu halten.

Zudem benötigen die Unternehmenssteuerreform, die Altersreform 2020 und die beschlossenen zusätzlichen Aufwendungen für die Armee entsprechend Mittel.

Sparprogramm umgehend nötig

Mit der Annahme der Initiative muss umgehend ein Sparprogramm in die Wege geleitet werden. 2016 müssen rund 700 Millionen, 2017 bereits 1,5 Milliarden eingespart werden. Das ist in diesem Umfang und so kurzfristig kaum realisierbar.

Gespart muss vor allem bei den ungebundenen Aufgaben. Dies sind vor allem Bildung und Forschung, Landwirtschaft und Ernährung, Landesverteidigung, Beziehungen zum Ausland und Internationale Zusammenarbeit sowie beim Verkehr.

Über kleinere Anteile an ungebundenen Aufgaben verfügen zum Beispiel auch Soziale Wohlfahrt, Umwelt und Raumordnung, Ordnung und öffentliche Sicherheit.

NAF – der bessere Weg

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF haben wir ein bedeutend besseres Konzept, welches bereits vom Ständerat in der Frühjahrsession verabschiedet wurde.

Zudem hat der Ständerat, entgegen dem ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates, den Netzbeschluss in die NAF Vorlage integriert und so zusätzliche Mittel für die Strassen gesprochen. Insgesamt sind im NAF nun 700 Millionen Franken vorgesehen. Der NAF ist also eine sehr gute Antwort auf die Milchkuh-Initiative.

Auswirkungen auf die Kantone

Auf den ersten Blick profitieren die Kantone, denn wenn auch die zweite Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer von 1,5 Milliarden zweckgebunden wird, steigen die nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes an die Strassenkosten der Kantone um rund 150 Millionen.

Ein rigoroses, äusserst einschneidendes Sparprogramm des Bundes, das nach der Annahme der Initiative unvermeidlich ist, wird die Kantone mit Sicherheit stark treffen.

Einsparungen bei den ungebundenen Ausgaben des Bundes - ein Anteil von gut 17 Prozent oder rund 4,3 Milliarden geht heute an die Kantone - und ergänzend allenfalls Anpassungen bei der Unternehmenssteuerreform III sowie Kürzungen bei den gebundenen Ausgaben wie Prämienverbilligungen und Ergänzungsleistungen sind realistische Möglichkeiten.

Aus diesen Gründen ist diese Initiative abzulehnen.



FORTA garantit le financement des projets routiers

Discours de Olivier Français, conseiller aux États PLR (VD)

Seules les paroles prononcées font foi.

L'initiative « Vache à lait » réunit aujourd'hui des membres du PDC, du PS, du PDB, des Verts et du PLR pour dénoncer une proposition constitutionnelle qui est à mes yeux sans compromis et excessive. Mon parti, le PLR, par ses représentants aux Chambres fédérales, a très clairement manifesté le rejet de cette initiative en soutenant la position du Conseil fédéral qui propose de refuser cette initiative et de ne pas proposer un contre-projet.

L'initiative « Vache à lait » doit être combattue pour trois raisons :

- Elle remet en cause la répartition des recettes du budget de la Confédération en supprimant 1.5 milliards de ses apports sans contrepartie.
- Elle remet en cause les montants alloués au rail et à la NLFA en particulier, au profit exclusif de la route, alors que tous les mécanismes de financement ont fait l'objet de décisions populaires dont le dernier en date, le projet FABI, qui a été adopté par le peuple en février 2014.
- Elle s'oppose à la solution du projet FORTA en remettant en cause l'art 86 de la Constitution fédérale qui est la structure fondamentale du financement des routes nationales et des agglomérations.

Le PLR aurait aimé que les échanges avec le Conseil fédéral aboutissent à un début de compromis car des solutions de financement durable pour nos infrastructures routières et ferroviaires ainsi que pour les projets des agglomérations sont indispensables. L'entretien et le développement sur toute la Suisse de nos infrastructures nécessitent des moyens financiers considérables ; ils sont nombreux et nécessaires. Le PLR soutient la volonté du Conseil fédéral de garantir le financement sur le long terme des infrastructures et a fortement appuyé le projet FAIF lors de la votation populaire du 9 février 2014. Dans cet état d'esprit nous avons soutenu le principe du projet FORTA et qui garantit un système équivalent et durable pour le financement des routes nationales et des agglomérations. Le projet FORTA aurait pu être une contre-proposition à l'initiative « Vache à lait » et le PLR a tenté, lors des différentes étapes de la procédure législative, d'entrer en dialogue avec les auteurs de l'initiative. Mais c'est trop tardivement que nous avons entrevu de la part de certains membres du comité d'initiative une volonté de dialogue. Aussi, nous devons voter le 5 juin 2016, alors qu'à mon sens nous aurions pu nous passer de cette votation !

Mon message de ce matin s'adresse aux indécis, à ceux qui doutent que demain les montants alloués à la route ne seront pas suffisants et que les projets qui, aujourd'hui, sont en manque de financement seront assurés de l'être demain. En effet, les modifications du projet FORTA qui ont été adoptées lors de la dernière session au Conseil des Etats ont globalement été bien reçues par les milieux routiers ainsi que par le Conseil fédéral. Il est à relever que celui-ci n'a pas combattu les propositions de la Commission des transports du Conseil des Etats en plénum, donnant ainsi son accord sur les modifications débattues. Un compromis sur le projet

FORTA est donc en bonne voie et les prochaines propositions de la Commission des transports du Conseil national à son assemblée devraient renforcer des opinions favorables à la restructuration financière durable pour les routes nationales et les agglomérations.

Oui, si le projet FORTA est adopté, les moyens financiers sur le long terme pour entretenir et sécuriser le réseau des routes nationales seront garantis. FORTA garantit le financement des projets qui détourneront les trafics dans les villes du Locle, de la Chaux de Fonds, ainsi que Näfels. FORTA, c'est aussi le financement des études pour la réalisation du Glattal Zurichois, pour le contournement de Morges ainsi que pour bien d'autres projets d'envergure. C'est donc par le refus du dialogue que le comité d'initiative s'est isolé. Ce n'est pas, pour le PLR, faute d'avoir essayé d'instaurer un dialogue afin de trouver une solution concordante.



Das beste Verkehrssystem der Welt nicht in Frage stelle

Evi Allemann, Nationalrätin SP und Präsidentin des VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Sehr geehrte Damen und Herren

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 wird mit dem NAF ein neuer Fonds geschaffen, in den gemäss Ständerat jährlich zusätzlich 700 Millionen Franken aus der Bundeskasse fliessen sollen. Das aber reicht der Autolobby noch immer nicht – sie wollen den Jackpot.

Die Milchkuh-Initianten von Autoschweiz und Erdölvereinigung wollen sich Steuereinnahmen sichern, um ihre veralteten Geschäftsmodelle am Leben zu halten - der Verkauf von möglichst vielen Autos. Und das in Zeiten knapper Finanzen beim Bund. Um dieses Ziel zu erreichen, singt die Autolobby seit Jahren das Klagelied des angeblich finanziell gemolkenen Autofahrers. Schauen wir also einmal genauer hin:

Zahlen die Autofahrerinnen und Autofahrer wirklich viel in der Schweiz?

Nein, die Abgaben sind sogar erstaunlich tief. In absoluten Zahlen rangiert die Schweiz punkto Abgaben im europäischen Mittelfeld. Werden die Abgaben kaufkraftbereinigt, fahren die Autofahrenden in der Schweiz sogar preisgünstig. Der Mineralölsteuerzuschlag beläuft sich seit 1974 unverändert auf 30 Rappen pro Liter und fliesst zu 100% in die Strassenkasse. Real entspricht dies heute noch 13.7 Rappen. Die Mineralölsteuer an und für sich ist seit 1993 konstant. Seit über 20 Jahren sind die Abgaben für Autofahrende also nicht mehr erhöht worden – nicht einmal die Teuerung wurde bereinigt. Autofahrer fahren also deutlich günstiger als noch vor 20 Jahren.

Werden die Abgaben der Autofahrenden zweckentfremdet?

Nein! Die Autofahrenden zahlen via Benzinpreis die Mineralölsteuer. Diese hat ihren Ursprung im Benzinzoll, der voraussetzungslos geschuldet ist und vollumfänglich in die Bundeskasse floss. Erst in den 1950er Jahren wurde eine Teilzweckbindung der Mineralölsteuer in der Verfassung verankert, um in der Schweiz Autobahnen zu finanzieren. Im Vergleich mit unseren Nachbarländern ist diese Zweckbindung jedoch unüblich. Andere Steuer wie etwa die Alkoholsteuer «gehören» auch nicht jenen, die sie zahlen und werden etwa für die Suchtprävention oder gegen das Beizensterben verwendet, sondern fliessen selbstverständlich in die allgemeine Bundeskasse.

Zahlen die Autofahrenden ihre eigenen Kosten?

Nein! Es ist sogar ein doppeltes Nein. Die Spezialfinanzierung Strassenverkehr deckt die Kosten für Infrastruktur und Betrieb des Nationalstrassennetzes. Diese Kasse konnte sogar hohe Rückstellungen bilden. Allerdings zahlen die Autofahrenden nur einen Teil an die Kosten für Kantons- und Gemeindestrassen. Und die Kosten für Unfälle, Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Klimaerwärmung, etc. (sog. externe Kosten) sind gänzlich ungedeckt. Diese betragen jährlich rund 6.5 Milliarden – getragen durch die Allgemeinheit.

Werden mit der Milchkuh-Initiative Autofahrende gegen öV-Nutzende, Fussgänger/innen und Velofahrende ausgespielt?

Leider, ja. Nicht zuletzt deshalb ist die Milchkuh-Initiative eine gefährliche und dreiste Vorlage, weil sie unser exzellentes Verkehrssystem und die bewährte Finanzierung aufs Spiel setzt. Würde die Milchkuh-Initiative angenommen, müssten im öffentlichen Verkehr ab sofort rund 190 Millionen Franken pro Jahr eingespart werden. Das würde beschlossene Bahnausbauten verzögern und beim regionalen Personenverkehr (Bahn, Bus, Seilbahnen) vor allem im ländlichen Raum einschneidende Sparmassnahmen auslösen. Andererseits wären weitere Erhöhungen der öV-Preise absehbar, um die Finanzierungslücke zu schliessen. Das schadet nicht zuletzt auch den Autofahrenden, denn es wäre zu befürchten, dass wieder mehr Menschen mit dem Auto statt mit dem öV unterwegs wären.

Keine Verbesserung brächte die Milchkuh-Initiative auch für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger. Denn während der neue Strassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF, der sich zurzeit in der parlamentarischen Beratung befindet, die Finanzierung der erfolgreichen Agglomerationsprogramme unbefristet weiterführt, um auch in Zukunft in den Städten und Agglomerationen eine koordinierte, verkehrsträgerübergreifende Politik zu garantieren, sieht die Milchkuh-Initiative keine Weiterführung dieser Programme vor. Wichtige Projekte zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie Tram- und Busprojekte würden auf den St. Nimmerleinstag verschoben.

Die Schweiz verfügt über eines der besten Verkehrssysteme der Welt. Unsere Städte sind bestens miteinander verbunden und auch die Randregionen profitieren von einer sehr guten Erschliessung durch Strasse und Schiene. Die Milchkuh-Initiative ist der egoistische Raubzug einer nimmersatten Auto- und Baulobby, welche unser exzellentes Verkehrssystem akut gefährdet. Diese Initiative ist nicht nur unfair, sie ist auch dreist und gefährlich.



Jemand anderes muss die Rechnung bezahlen

Referat von Rosmarie Quadranti, BDP

Es gilt das gesprochene Wort.

Die Milchkuh-Initiative die heute ganz bewusst unter dem Titel «für eine faire Verkehrsfinanzierung» daherkommt ist völlig inkonsequent.

Man muss Klartext reden, denn was so schön tönt («faire Verkehrsfinanzierung») ist ein staatspolitischer Blödsinn, ein unsinniges Anliegen.

Nach dieser Logik müsste man einiges ändern:

- Zum Beispiel dürfte die Volksschule nur von Geld finanziert werden, welches Eltern zahlen. Die Wahrheit ist aber, dass alle an die Volksschule zahlen, auch jene, die keine Kinder haben.
- Zum Beispiel müsste man mit dieser Logik die Erträge aus der Alkoholsteuer zur Förderung des Alkoholkonsums verwenden.
- Oder beantworten Sie doch die Frage, von wem und mit welchen Mitteln mit dieser Logik die Landwirtschaft subventioniert werden sollte?

Tatsache ist doch, dass diese Initiative ein Loch in die Staatskasse reisst. Die Befürworter der Initiative behaupten, dies sei eine reine Behauptung von uns Gegnern der Initiative.

Doch jeder denkende Mensch weiss, dass es eben keine Behauptung ist. Denn wahr ist doch, dass 100 Prozent des Autobahn-Vignetten-Verkaufes, 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlags und 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen in die Strassenfinanzierung fliesen. Die anderen 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen fliessen in den allgemeinen Bundeshaushalt. Und auf diese 50 Prozent zielen die Befürworter ab.

Doch jetzt bilden Sie sich doch selber eine Meinung. Was meinen sie, wird passieren, wenn der Bund in seiner heutigen Finanzlage, diese 50 Prozent nicht mehr hat? Ja, diese fehlen in der allgemeinen Bundeskasse. Und dieses fehlende Geld muss eingespart werden, respektive jemand anderes muss zahlen.

Naheliegender ist, dass dann die Bildung – welche heute schon heftig sparen muss – weitere Sparmassnahmen hinnehmen muss, die dann die Kantone und Gemeinden zusätzlich belasten; dass der Landwirtschaft weniger Geld zur Verfügung gestellt werden kann oder dass den gesteigerten Sicherheitsbedürfnisse keine Rechnung mehr getragen werden kann.

Ich meine, dass der denkende Stimmbürger sich bewusst ist, dass die «Milchkuh Autofahrer» schlicht und ergreifend nicht existiert und dass wir heute bereits eine Verkehrsfinanzierung haben, die als fair bezeichnet werden kann.

Deshalb: die Milchkuh-Initiative ist genau das Gegenteil von fair. Es ist eine Initiative, die unfair ist gegenüber beispielsweise den Bildungsausgaben.

Deshalb zerstören Sie ein eingespieltes Finanzierungssystem nicht. Lassen Sie sich nicht blenden und sagen Sie entschieden Nein zu einer weiteren unsinnigen, unnötigen und unfairen Initiative.



Frontalangriff auf eine ausgewogene, faire und nachhaltige Verkehrspolitik

Referat von Jürg Grossen, Nationalrat GLP

Es gilt das gesprochene Wort.

Geschätzte Anwesende, sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Grünliberalen will ich heute für eine ausgewogene, faire und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik plädieren. Ich werde darlegen, warum die Milchkuhinitiative das perfekte Gegenteil davon ist und deshalb klar abgelehnt werden muss.

Zunächst ist zu betonen, dass ÖV und Individualverkehr wie auch Strasse und Schiene gleichermaßen wichtig sind für unser Land und nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen.

Entgegen der Behauptungen der Initianten haben wir genügend Geld für die Strasse zur Verfügung. Geld soll für konkrete Projekte ausgegeben und nicht auf Vorrat für die Strasse angehäuft werden. Viele Elemente der heutigen Verkehrspolitik haben sich bewährt und sind bedürfnisorientiert.

Diese Initiative reiss den Graben zwischen Strasse und Schiene neu auf. Nur wer nicht bereit ist, die von ihm verursachten Kosten selbst zu tragen, und sich einfach auf Kosten anderer bedienen will, macht solche unverantwortlichen Vorschläge. Die Transportrechnung des Bundes, welche die Kosten mit den Erträgen vergleicht, weist beim motorisierten Strassenverkehr eine Unterdeckung von jährlich 7.8 Milliarden Franken aus. Diese ungedeckten Kosten werden von der Allgemeinheit und der öffentlichen Hand getragen und nicht vom Automobilisten. In diesem Sinne ist der von den Initianten selbst gewählte Titel «Milchkuh» nicht nur falsch, denn wie die Milchkühe bei der Landwirtschaft werden auch die Autofahrer beim Verkehr stark subventioniert.

Das Gejammer, dass Autofahrer geschröpft 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. Die Autofahrerinnen und Autofahrer sind also mehr als gut gefahren – sie als «Milchkühe» im Sinne von gemolken werden zu bezeichnen, ist deshalb ein Schwindel.

Im selben Zeitraum sind übrigens die Preise des öffentlichen Verkehrs deutlich gestiegen, was grundsätzlich zwar richtig wäre, aber eben nur, wenn man auch beim motorisierten Privatverkehr für mehr Kostenwahrheit sorgen würde, wenn also auch Umwelt-, Gesundheits- und weitere begleitende Kosten des Strassenverkehrs auf die Verursacher abgewälzt würden. Verstärkt sich der Preisunterschied zwischen Strasse und Schiene aber weiter, werden noch mehr motorisierte Fahrzeuge auf die Strasse drängen. Noch mehr Verkehr, Staus,

Lärm, Flächenverbrauch und Luftverschmutzung sind vorprogrammiert, vor allem in den Agglomerationen.

Die Initianten geben vor, das Gegenteil sei der Fall. Eine Annahme der Initiative würde die erwähnten Herausforderungen der Verkehrspolitik massiv verschärfen. Beim ÖV müssen bei einem Ja knapp 200 Millionen eingespart werden, was besonders ländliche Regionen hart trifft. Das ist vor diesem Hintergrund völlig unverantwortlich.

Die Anliegen der Initiative sind bereits weitgehend erfüllt. Analog zum mit FABI geschaffenen Eisenbahnfonds (BIF) soll der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) geschaffen werden. In der Frühjahrssession hat der Ständerat 700 Millionen pro Jahr zusätzlich für den Strassenbau gesprochen. Wir haben den NAF diese Woche bereits in der Verkehrskommission des Nationalrates besprochen und die Ständeratsversion wird so wie es aussieht nicht geschwächt. Das bedeutet, dass damit aller Voraussicht nach mindestens eine halbe Milchkuh beschlossen wird. Der Initiativforderung – mehr Mittel für den Strassenbau – wurde damit bereits entsprochen und es können Engpässe wirksam beseitigt und zahlreiche Agglomerationsprojekte realisiert werden. Die Initiative schießt hingegen weit über das Ziel hinaus, denn es stehen gar nicht genügend Strassenprojekte bereit, um so viel Geld zu verbauen. Das zusätzliche Geld würde lediglich die heute bereits bestehende Reserve von 2 Milliarden völlig unnötig erhöhen.

Schliesslich hätte die Initiative eine lähmende Wirkung auf die gesamte Strassenverkehrspolitik. Jede Einführung oder Erhöhung von Steuern, Gebühren und Abgaben rund um den Strassenverkehr müsste gemäss der Initiative dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Damit könnte bei jeder kleinsten Anpassung – und seien es nur ein paar wenige Franken pro Person – eine Volksabstimmung verlangt werden. Das wäre mit hohen Kosten und grossem bürokratischen Aufwand verbunden. Zudem würden unser Parlament und unsere Regierung um ihrer Handlungsmöglichkeiten beraubt. Das ist das allerletzte, was wir brauchen.

Wir haben es also mit einem frontalen Angriff auf eine ausgewogene, faire und nachhaltige Verkehrspolitik zu tun. Deshalb plädieren wir Grünliberalen aus voller Überzeugung für die Ablehnung dieser absurden Initiative.



Une catastrophe pour les agglomérations

Discours de Daniel Brélaz, conseiller national Les Verts (VD), syndic de Lausanne

Seules les paroles prononcées font foi.

En tant que vice-président des villes suisses, conseiller national des Verts et syndic de Lausanne jusqu'à fin juin, je suis particulièrement sensibilisé à la politique des transports dans les agglomérations.

Transports publics, piétons, vélos et voitures doivent cohabiter intelligemment. De mauvais transports publics, une politique insuffisante de promotion de la mobilité douce conduisent inéluctablement à davantage de bouchons, de temps perdu dans les transports et péjorent la qualité de la vie et la compétitivité économique. Pour les agglomérations c'est une question vitale et une question de bon sens.

L'acceptation de l'initiative pour une soi-disant politique équitable des transports (dite vache à lait) aurait des conséquences graves pour tout le pays et particulièrement pour les agglomérations. Elle permettrait d'annuler en partie les effets de l'acceptation le 9 février 2014 du fonds ferroviaire car 9 % sont financés pendant une longue période par l'impôt sur les carburants, ce qui pourrait conduire à retarder considérablement les projets.

Elle détruirait le fonds FORTA et priverait les projets d'agglomération de tout nouveau financement. Cela aurait pour conséquence à brève échéance l'élimination de tout financement fédéral pour la mobilité douce, les pistes de bus, les trams et les métros. Dans ma ville, le financement fédéral de la deuxième partie du m3 serait alors impossible. Il faudrait trouver un nouveau système fédéral ce qui pourrait prendre beaucoup d'années ou ne jamais se réaliser.

A peine plus de 10% des automobilistes sont des usagers exclusifs de la route. A de nombreuses reprises, les autres utilisent les transports publics et seraient pénalisés dans la qualité de leurs déplacements par l'acceptation de l'initiative. L'intérêt financier des importateurs d'automobiles ne justifie pas l'introduction d'une politique schizophrène des transports