

CH_VB 94.073 vom 23. Januar 1995

Bundesverwaltung, 1995-01-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.073

FR: CH_VB 94.073 du 23 janvier 1995

IT: CH_VB 94.073 del 23 gennaio 1995

Erwägungen

E. 23

Sanierungsmassnahmen 1994 die laufenden Infrastrukturkosten insgesamt. Es geht auch darum, zu wissen, wie das neue Leitbild der SBB schliesslich aussehen wird. Soweit die Gegner der Vorlage. In den letzten Tagen sind nun von verschiedener Seite in mehr oder weniger verpflichtender Form Vorschläge für eine neue Art der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Diskussion gestellt worden. Die Finanzkommission hat sich mit diesen Vorschlägen nicht befassen können. Trotzdem meine ich persönlich, dass einzelne Ideen etwas gar überstürzt vorgebracht wurden, etwa die Vorschläge bezüglich der Verwendung der CÜ2-Abgabe oder einer Energieabgabe für die Alimentierung eines Bahnfonds. So wohlgemeint solche Ideen auch sein mögen, es gilt in diesem Zusammenhang doch daran zu erinnern, dass diese Lenkungsabgaben aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit des Arbeits- und Arbeitsplatzes Schweiz nur in zeitlich und betragsmässiger Abstimmung mit einer allfälligen EU-Regelung überhaupt in Erwägung gezogen werden sollten. Nach diesem Exkurs will ich Sie noch kurz über den Ausgang der Beratungen in der Kommission orientieren: Sie hat mit 11 zu 10 Stimmen Eintreten auf die Vorlage beschlossen. In einem weiteren Schritt entschied sie sich mit 12 zu 9 Stimmen für Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein umfassendes Konzept für den öffentlichen Verkehr vorzulegen. Da aber mit der Rückweisung auch die unbestrittene Streichung der Beiträge an die Bahnhofparkplatzanlagen gefährdet gewesen wäre, kam die Kommission auf ihren Rückweisungsbeschluss zurück und entschied dann mit 9 zu 7 Stimmen die Streichung der Bundesbeiträge an die Bahnhofparkplatzanlagen. Auf der Fahne finden Sie für den Fall, dass Sie Eintreten beschliessen, eine Minderheit Marti Werner, die mit Zustimmung zum Bundesrat für die Erweiterung der Zweckbindung eintreten will. Zusammenfassend beantrage ich Ihnen namens der Kommissionseindeutigkeit Eintreten, Zustimmung zum Antrag der Mehrheit und damit Zustimmung zum Antrag auf Streichung der Beiträge an die Bahnhofparkplatzanlagen. Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit Marti Werner abzulehnen, um so die Erweiterung der Zweckbindung zu verhindern. Camponovo Geo (R, TI), relatore: Siamo confrontati con una proposta di non-entrata in materia. La commissione, con una maggioranza di 11 voti contro 10, vi propone di entrare in materia, per un fatto molto semplice e chiaro: non dovessimo farlo, cadrebbe anche la proposta del Consiglio federale di eliminare i contributi per i posteggi nelle stazioni ferroviarie, cosa che la maggioranza della commissione non vuole. Per contro, la commissione nella sua maggioranza è d'accordo con l'idea fondamentale della minoranza di non accettare la proposta del Consiglio federale di estendere l'utilizzo del gettito che proviene dall'imposizione sui carburanti per finanziare le infrastrutture ferroviarie. La maggioranza della commissione, su questo tema, è di 9 voti contro 7. Sicuramente è un tema che fa e farà discutere, dovrà occuparsi, quello del finanziamento delle infrastrutture dei servizi pubblici e delle FFS in particolare. La maggioranza, pur riconoscendo che il

problema esiste e che preoccuperà tutti noi, intende attendere dal Consiglio federale la presentazione di un concetto generale di sviluppo del traffico, privato e pubblico, discusso fra le parti interessate. Qualche messaggio di disponibilità è già pervenuto all'autorità federale, da parte in particolar modo, se ben ricordo, dal presidente del Touring Club Svizzero. Questa estensione della possibilità di finanziare il traffico pubblico con nuove entrate è un passo molto importante nella direzione di uno sviluppo coordinato fra i due sistemi di mobilità delle persone e delle merci; per questo necessita di una procedura particolare, e, a nostro modo di vedere, non può essere presentato nell'ambito di una manovra finanziaria. Il farlo, il presentarlo oggi, scatenerrebbe nel Paese una discussione generale sul tema, senza che lo stesso tema sia stato doverosamente preparato e valutato. Significherebbe pertanto chiedere al popolo un voto dettato dall'istinto e non dalla ragione. Il sistema svizzero è molto particolare, appare in effetti come unico. Solo la Germania conosce un vincolo di destinazione, esteso anche al finanziamento, in particolare al risanamento prima della privatizzazione, del sistema ferroviario. In ogni caso, il nostro sistema è il più restrittivo; bisogna però considerare il fatto che è l'unico sistema votato dal popolo e non dalle Camere; votato dal popolo, quale impegno costituzionale, con tutta la sua storia di impegno, che ne ha forgiato l'accettabilità popolare. Pertanto noi riteniamo che un confronto affrettato su questo tema potrebbe compromettere per lungo tempo una soluzione equilibrata del tema che è reale e che ci preoccupa. Per questo motivo, in sintesi, la commissione nella sua maggioranza vi invita a entrare in materia, ad accettare lo stralcio del sussidiamento ai posteggi nelle stazioni ferroviarie e a respingere l'invito di estendere l'utilizzo del gettito dai carburanti per il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie.

Dreher Michael (A, ZH), Sprecher der Minderheit: Dieser Bundesbeschluss stand in der Botschaft für mich unter keinem guten Stern, indem es auf Seite 30 oben heisst: « Mit der Erweiterung der Zweckbindung und der Erhöhung des Treibstoffgrundzolls werden die Ziele einer koordinierten Verkehrspolitik konsequent umgesetzt. » Wenn mich mein Gedächtnis nicht täuscht, hatten wir doch am 12. Juni 1988 eine Volksabstimmung, in der die KVP, die Koordinierte Verkehrspolitik, ganz klar verworfen wurde. Wir haben hier wieder einmal einen Beweis der Nonchalance - Herr Bundesrat Stich, da sollten Sie wirklich zuhören -, wie sich Bundesrat und Verwaltung über Volksentscheide hinwegsetzen, wenn es ihnen gerade in den Kram passt. Das sollten wir nicht noch mit Eintreten honorieren. Die Koordinierte Verkehrspolitik ist also kein Begriff der schweizerischen Verkehrspolitik. Ich weise aber materiell darauf hin - Herr Kollege Hess Peter hat es als Kommissionssprecher schon getan -, dass die Zweckbindung in vielerlei Hinsicht bereits aufgehoben ist, dass es also gar keine Aufhebung der Zweckbindung braucht. Ich erinnere daran, dass 25 Prozent der Neat-Kosten, ein Fass ohne Boden, aus Treibstoffzöllen bezahlt werden sollen. Wir haben einen gewaltigen Nachholbedarf im Strassenbau. Wir wissen mittlerweile, dass die Schulden der Staatsbahnen derzeit in der Grössenordnung von 15 Milliarden Franken liegen. 1988 waren es noch die Hälfte, und 1985, als die Waldsterbelüge die Weiche in Richtung Förderung des öffentlichen Verkehrs stellte, waren die Schulden noch tiefer. Wir wissen ebenfalls, dass der staatliche Kollektivverkehr unbezahlbar wird. Ich hatte 1988 darauf hingewiesen. Ich hatte Sie gewarnt, dass es so kommen würde, denn in Japan musste die Staatsbahn für die Kleinigkeit von 265 000 Millionen Franken saniert werden. Wenn wir das durch die damalige Bevölkerungszahl Japan teilen und die 15 Milliarden Franken durch die heutige schweizerische Bevölkerung (Inländer und Ausländer), dann kommen wir etwa auf den gleichen Betrag pro Kopf. So dramatisch ist die Situation. Es kann nur einen Rückbau der

Ausgaben geben, zu erreichen durch den Rückzug aus der Fläche und durch Redimensionierung des riesigen Was- serkopfes Generaldirektion der SBB, dessen personeller Be- reich noch nie ein Thema war. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Bevölkerung der Randgebiete, insbesondere in den Alpen, auf den Strassen- bau angewiesen ist. Eine Verschiebung erfolgt nun einmal von Haustür zu Haustür und nicht von Bahnhof zu Bahnhof. Es ist eine triviale Aussage, aber die richtigste, die Sie im Zu- sammenhang mit dem Kollektiwverkehr überhaupt erwähnen können. Eine Abstimmung zur Aufhebung der Zweckbindung ist im Volk nicht zu gewinnen. Die Situation ist nicht mehr so wie 1985, als der ganze Medienverbund die Entwaldung der Schweiz innert zwei Jahren voraussagte. Das dürfte ja nun wohl überall klar sein. Ich möchte nicht noch einen Exkurs über die Kostenwahrheit machen, sondern dazu nur soviel sagen: Es ist völlig belang- los, welcher Verkehrsträger kostenwahr wieviel kostet In der

Mesures d'assainissement 1994

E. 24

N 23 janvier 1995 Schweiz sind etwa 85 Prozent der Haushalte motorisiert Da sind die steuerzahlenden Haushalte, die rein quantitativ ohne- hin schon «die Allgemeinheit» bilden. Es ist daher müssig, im- mer von «Kosten zu Lasten der Allgemeinheit» zu reden, wie wenn es jemand anders wäre als die motorisierten Steuerzah- ler, welche die Strassen bezahlen. Das ist ein riesiger Unsinn. Die CO₂-Steuer, die angesprochen wurde, muss der Bundes- rat zuerst einmal haben. Es ist immer wieder von dieser CO₂-Steuer die Rede, wie wenn sie morgen eingeführt würde. Soweit nicht eine obligatorische Volksabstimmung erforder- lich ist, was ich im Moment nicht geprüft habe, wird ein Refe- rendum so sicher kommen, wie wir da sind. Dann stehen am Schluss der Bundesrat und irgendeine Parlamentsmehrheit oder -minderheit wieder mit abgesägten Hosen da, und alle re- den von Scherbenhaufen. Aus all diesen Gründen: Es gibt keine Lockerung der Zweck- bindung. Wir haben einen sehrgrossen Finanzbedarf für den Strassenbau, und es wäre auch für das Baugewerbe nicht allzu schlecht, wenn mehr Entschlüsse hinsichtlich raschen Bauens gefasst würden. Fischer-Häggingen Theo (V, AG): Wie ich beim Eintreten fest- gehalten habe, wird unsere Fraktion der Erhöhung des Treib- stoffzolls nicht zustimmen. Die Vorlage, über die wir gerade jetzt diskutieren, geht von der Annahme aus, dass der Treibstoffzoll um 15 Rappen erhöht wird. Dadurch würden sich Mehreinnahmen von jährlich rund 800 Millionen Franken ergeben. Bei einer Erhöhung könnte man sicher über die Aufteilung diskutieren. Bei einer Beibehal- tung des bisherigen Ansatzes würde, wenn wir die Zweckbin- dung erweitern würden, bedeutend weniger Geld für den Strassenbau zur Verfügung stehen. Dies würde jedoch dem seinerzeitigen Versprechen zuwiderlaufen, das wir bei der letz- ten Abstimmung über den Treibstoffzoll abgegeben haben. Damals wurde gesagt: Wenn Sie dieser Erhöhung zustimmen, wird der Strassenbau zügig vorangetrieben. Wir haben aber noch überall sehr grosse Engpässe. Ich glaube, im jetzigen Zeitpunkt können wir nicht wieder den Strassenbau zurück- nehmen, sondern wir müssen ihn so vollziehen, wie das sei- nerzeit versprochen wurde. Ich bitte Sie deshalb, der Minderheit Dreher zuzustimmen. Wenn Sie jedoch Eintreten beschliessen, bitte ich Sie, den An- trag der Minderheit Marti Werner abzulehnen. Friderici Charles (L, VD) : Début janvier 1993, dans la brochure d'explications en vue de la votation populaire du 7 mars de la même année, le Conseil fédéral écrivait: «L'achèvement ra- pide du réseau autoroutier a été demandé par le Parlement et le Conseil fédéral en a tenu compte dans son nouveau pro- gramme de construction routière. Condition indispensable à l'achèvement de ce réseau: les 650 millions

de francs de recettes supplémentaires qu'apportera la hausse des droits sur les carburants.» Plus loin, il disait: «Il y va aussi de l'intérêt des automobilistes d'accepter cette hausse puisque la moitié des recettes supplémentaires, soit 650 millions de francs par an, est affectée aux routes, 12 pour cent étant versés aux cantons pour leurs propres travaux.» Plus loin encore, il était écrit: «La plupart des tronçons qui restent à construire (près de 20 pour cent du réseau) se trouvent en Suisse romande. Les investissements liés à leur construction sont particulièrement importants pour la Romandie. Le peuple suisse a d'ailleurs clairement montré, lors des votations de 1990, qu'il souhaitait que le réseau routier soit achevé. Or, sans rentrées supplémentaires, le fonds de réserve des routes, qui s'élève aujourd'hui à 1,4 milliard de francs, serait épuisé afin 1994, d'où un retard inévitable dans l'achèvement du réseau routier.» Rien de ce texte n'a été inventé. Tout est repris, à la virgule près, de la brochure distribuée aux citoyens quelques jours avant la votation du 7 mars 1993. Où en sommes-nous aujourd'hui des promesses faites il y a moins de 24 mois? On nous propose tout simplement de bouleverser l'affectation des droits de douane sur les carburants et de ne plus les consacrer au compte routier et à la construction des routes nationales ainsi qu'au subventionnement des routes cantonales. C'est pourquoi le groupe libéral, après mûre réflexion, soutiendra la proposition de la minorité Dreher de non-entrée en matière. Au cas où l'entrée en matière serait quand même acceptée, il votera avec la majorité de la commission. Simplement rendez-vous compte que, si nous adoptons la proposition de la majorité de la commission, le seul montant économisé sera le subventionnement des places de parc dans les gares. Or, ce subventionnement est l'une des raisons pour lesquelles l'affectation des montants routiers a été prévue: pour créer des interfaces entre le transport public et le transport routier. En supprimant ces interfaces, on supprimerait la possibilité pour les automobilistes de prendre le train dans de bonnes conditions. C'est la raison pour laquelle le groupe libéral soutiendra la proposition de minorité Dreher, qui, elle, maintient le texte actuel et ne défavorise pas les automobilistes qui ont déjà passé à la caisse à partir de 1993. Nous vous invitons à nous suivre.

Raggenbass Hansueli (C, TG) : Die CVP-Fraktion ist gegen die Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffzölle, jedoch für die Aufhebung der Bundesbeiträge an Bahnhofparkplatzanlagen. Der hohe Finanzierungsbedarf des öffentlichen Verkehrs und der Sanierungsbedarf insbesondere der SBB sind unbestritten, darüber bedarf es keiner weiteren Worte. Unbestritten ist ebenfalls die Notwendigkeit einer koordinierten Verkehrspolitik. Der Verkehrsbereich ist als Gesamtsystem zu verstehen, das sowohl die Strasse als auch die Schiene umfasst. Dieses System jedoch heute im Rahmen eines Sanierungspakets - im Schnellzugs- oder Autobahntempo quasi - einzuführen, die Finanzierungsart zu fixieren und damit ein Fait accompli zu schaffen, ist verfehlt. Zuerst ist das erst im Entwurf vorliegende Leitbild der SBB politisch zu diskutieren und dann zu verabschieden. Dieses Leitbild hat in ein umfassendes, transparentes Konzept für den gesamten öffentlichen Verkehr einzufließen. Dieses Leitbild ist selbstverständlich mit dem privaten Verkehr zu koordinieren. Es hiesse das Pferd am Schwanz aufzäumen, wenn zuerst die Finanzierung geändert und dann über ein Gesamtverkehrskonzept nachgedacht und diskutiert würde. Zurzeit ist daher für die CVP-Fraktion von einer Erweiterung der Zweckbindung abzusehen. Hingegen können die Bundesbeiträge an die Bahnhofparkplatzanlagen gestrichen werden. Es kann bei der gegenwärtigen Finanzlage des Bundes nicht mehr seine Aufgabe sein, innerstädtische oder innerörtliche Parkplätze zu finanzieren.

Maspoli Flavio (D, TI) : Gemäss Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung verwendet der Bund die Hälfte des Reinertrages des Treibstoffzölles und

den gesamten Ertrag des Treibstoffzollzuschlages für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Gleiches gilt ab 1. Januar 1995 für den Ertrag der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette. Nun will der Bundesrat mit dieser Vorlage die Zweckbindung angeblich lockern, im Grunde aber will er sie aufheben, um mit den zur Verfügung stehenden Geldern das Riesenloch der SBB zu stopfen. Wären wir hier auf der Strasse oder in irgendeinem Café, würde ich ausführen, was dies für eine Frechheit sei. Da wir uns aber in diesen heiligen Hallen aufhalten, werde ich mich massigen und lediglich sagen, dass es eine Frechheit ist, und zwar mindestens solange, bis die SBB bewiesen haben, dass sie das Geld der Steuerzahler zu würdigen verstehen. Der öffentliche Verkehr nimmt ständig an Attraktivität ab, dafür kostet er immer mehr. Die SBB bauen zwar Personal ab - bald werden auch internationale Züge ohne Begleitung verkehren -, aber dort, wo man es nicht tun sollte. Dafür gewinnt der administrative und bürokratische Teil des Unternehmens immer mehr an Bedeutung. Generaldirektoren, Direktoren und weitere Kaderleute häufen sich in drei Direktionen und dösen in den lieben langen Tag hinein, während die Qualität der gebotenen Leistungen dauernd abnimmt. Einmal mehr ist es klar - das wird langsam aber sicher zum Leitmotiv dieser Sondersession -, dass diese Sachlage nicht

23. Januar 1995 N

E. 25

Sanierungsmassnahmen 1994 die ganze Schweiz betrifft. Gewisse Strecken, wie beispielsweise Zürich-Bern oder die Zürcher S-Bahn, werden bevorzugt und geniessen eine Sonderbehandlung. Die Gotthardstrecke hingegen, ein Aushängeschild unserer Bundesbahnen, ähnelt je länger, desto mehr einem breitangelegten und in jeder Beziehung konkurrenzfähigen Verkehrsmuseum. Das ist aber auch der einzige Bereich, in welchem sie konkurrenzfähig ist. Verkehrstechnisch betrachtet hält sie mit der Strasse schon lange nicht mehr mit, und das ist nur eines von vielen Beispielen, die man anführen könnte. Trotzdem kosten die SBB den Steuerzahler mehr als eine Million Franken pro Tag, nur an erwirtschaftetem Defizit, und dagegen hat auch die Werbung mit «Spezialagent 007» nichts ausrichten können. Das heisst, etwas hat der im Dienste ihrer Majestät der Königin von England stehende James Bond sicher erreicht, nämlich Mehrausgaben für Herrn und Frau Schweizer. Nun liegt es auf der Hand: Wenn wir noch mehr Geld in die SBB stecken, werden diese noch mehr Geld ausgeben, und am Schluss wird man sagen können, und zwar voller Freude: Ausser Spesen nichts gewesen. Ich teile die Auffassung des Bundesrates absolut nicht, die Lockerung der Zweckbindung sei zwingend, insbesondere angesichts des hohen Sanierungsbedarfs der SBB. Wir können es uns nicht leisten, weitere 13 Milliarden Franken in dieses Defizitgeschäft zu investieren. Auch sehe ich nicht ein, warum der Bund - nebst der Deckung des Defizits - jährlich eine Milliarde Franken zusätzlich in die Eisenbahn hineinbuttern sollte. Aber bitte, wenn Sie der Fraktion der Grünen und den verkappten Ökologen in diesem Saal eine Freude bereiten wollen, dann ist das Ihre Sache, aber bitte nicht mit dem Geld, welches den Autofahrern aus den Taschen gezogen wird, und zwar so lange nicht, bis ein klares Sanierungskonzept für die SBB vorliegt und bis dieses Sanierungskonzept seinen Weg durch die eidgenössischen Räte gemacht hat und ein für allemal klare Verhältnisse geschaffen sein werden. Locker geht in diesem Staat überhaupt nichts. Also wäre eine Lockerung der Zweckbindung nicht standesgemäss. Jeder Autofahrer - mit Ausnahme von Frau Kollegin Bäumlin und vielleicht weiteren zwei, drei Kolleginnen oder Kollegen, die mir nicht bekannt sind -, ist gerne bereit, mehr für das Benzin zu

bezahlen, so lange er annehmen kann, dass sein Opfer dazu dient, die Strassen und vor allem das Autobahnnetz aus- zubauen und zu verbessern. Aber der Autofahrer soll nicht mit einer Milchkuh verwechselt werden, die dazu dient, den Durst des Bundes nach defizitären Aufgaben zu löschen. Die Zweckbindung abzuschaffen, um die SBB zu finanzieren, käme einem schwerwiegenden Präzedenzfall gleich. Bald würde man andere Bereiche entdecken, die man durch Auf- schläge der Treibstoffzölle finanzieren könnte. Am Schluss ei- ner solchen Übung würde das Benzin Sund mehr Franken pro Liter kosten, und der Bund hätte die gleich hohen Schulden, wenn nicht noch höhere, als er heute hat. Denn mehr Geld bringt auf jeden Fall mehr Ausgaben mit sich. Das wird da- durch bewiesen, dass den Bürgerinnen und Bürgern immer neue Steuern aufgebürdet werden, aber nie eine Steuer abge- schafft wird. Und diese Teufelsspirale muss einmal durchbro- chen werden! Mir geht es vor allem darum, zu verhindern, dass der Autofah- rer weiterhin die Rolle des «Blödmanns der Nation» zu spielen hat und für die Unfähigkeit der Classe politique und einiger Bundesbetriebe geradestehen muss. Es wäre daher viel sinn- voller und vor allem gerechter, wenn man die Treibstoffzölle, sollte eines Tages das Nationalstrassennetz fertiggestellt wer- den und sollten die Kosten seines Unterhalts abnehmen, ab- bauen und das Benzin zu billigeren Preisen abgeben würde. In diesem Sinne bitte ich Sie, den Nichteintretensantrag tat- kräftig zu unterstützen. Leuenberger Ernst (S, SO): Ich kenne Milchkühe in diesem Land, die sich dagegen verwehren würden, mit gewissen Au- tofahrern in den gleichen Topf geworfen zu werden. Ich spreche für die sozialdemokratische Fraktion und bitte Sie eindringlich, mit dem Bundesrat und der Mehrheit der Kom- mission, auf diese Vorlage einzutreten. Eigentlich müsste man jetzt das Licht löschen, denn in der Sekunde, in der der Bun- desrat diesen Vorschlag gemacht hat, hat er sozusagen einen Tabubruch begangen, und dazu löscht man ja in diesem Land das Licht Ich finde auch, dass es dazu allerhöchste Zeit war, und ich kann bloss zitieren, was der bundesrätliche Sprecher, der diese Vorlage der Presse vorgestellt hat, laut Manuskript ge- sagt hat: «Wir müssen uns wohl daran gewöhnen, das Ver- kehrssystem als Ganzes zu begreifen und erkennen, dass eine leistungsfähige Bahn auch den Automobilisten dient Daraus leitet sich ab, dass eine Treibstoffzollerhöhung und eine Lockerung der Zweckbindung verkehrspolitisch sinnvoll sind.» Dies hat der bundesrätliche Sprecher anlässlich der öf- fentlichen Pressekonferenz laut Manuskript ausgeführt, und er hatte recht. Die sozialdemokratische Fraktion unterstützt je- des Wort, das da gesagt worden ist. Damit keine Missverständnisse entstehen: Dieser bundesrätli- che Sprecher hiess ausnahmsweise nicht Stich, sondern er hiess Villiger, aber das tut nichts zur Sache, weil diese Be- hörde in diesen entscheidenden Fragen, so glaube ich gehört zu haben, klar und eindeutig auftritt und dieses Ziel verfährt. Ich hoffe, dass nach mir noch ein Finanzwissenschaftler spricht, der Ihnen erklärt, was die Finanzwissenschaft zur Zweckbin- dung von Steuern meint: Sie hält relativ wenig davon. Es ist un- sinnig und unflexibel, Steuern an einen Zweck zu binden. Sie wissen, es handelt sich hier um eine Steuer. Im November 1993 hatdas Schweizervolk mitgrosserMehrheitdie Umtaufe vorge- nommen und hat die Treibstoffzölle, mindestens fürs erste, auf Verfassungsstufe zu Mineralölsteuern gemacht, wie sie alle an- deren europäischen Länder längst kennen. Deutschland, das recht lange eine enge Zweckbindung kannte, hat diese erheblich gelockert; mit einer ähnlichen Ziel- richtung, wie sie uns der Bundesrat vorschlägt Die übrigen europäischen Länder kennen dieses System der Zweckbin- dung nicht Es ist höchste Zeit, dass wir auch hier den Rat der Finanzwissenschaft befolgen und ein Ähnliches tun. Ich will mich davor hüten, jetzt dafür zu plädieren, dass man über diese Lockerung der Zweckbindung dann eine goldene Ver-

kehrspolitik erreichen würde. Den Blödsinn, der dazu erzählt worden ist, braucht man nur ins Gegenteil zu drehen, und dann ist man der Wahrheit relativ nahe; ich habe «drehen» gesagt Eine koordinierte Verkehrspolitik - das hat der Sprecher der CVP-Fraktion gesagt - tut not, und ich unterstreiche das siebenmal, auch aus sozialdemokratischer Sicht Ich darf vielleicht zum Schluss noch darauf aufmerksam machen, dass der Beschluss auf Eintreten in der Finanzkommission von etlichen Sprecherinnen und Sprechern ausdrücklich als ein prinzipielles Ja zur Lockerung der Zweckbindung deklariert wurde. Der Streit ist dann ausgebrochen über den Zeitpunkt, wann man das machen soll. Eine Mehrheit der Kommission - man wird anschliessend darüber sprechen - hat gesagt, man wolle die Zweckbindung im bundesrätlichen Sinn nicht jetzt erweitern, hat sich aber ausdrücklich dazu bekannt, dass eines Tages dieser Zeitpunkt kommen muss. Sie wissen, wie das bei einem Tabubruch ist: Nach der ersten mutigen Tat folgt die zweite dann nicht sehr schnell, aber ich finde, die erste mutige Tat ist heute das Eintreten. Ich bitte Sie mit allem Nachdruck, auf diese Vorlage einzutreten, auch im Hinblick darauf, dass eines Tages wird B sagen müssen, wer heute A sagt Die sozialdemokratische Fraktion jedenfalls hofft, dass der Rat in dieser Frage dem Entwurf des Bundesrates folgt Persönliche Erklärung - Déclaration personnelle Maspoli Flavio (D, TI): Herr Kollega Leuenberger, ich sehe nicht ein, warum Sie sich vorhin aufgeregt haben. Ich habe deutlich von Milchkühen und nicht von Ochsen gesprochen. (Heiterkeit) Bühler Gerold (R, SH): Lassen Sie mich nach den kühnen Höhenflügen wieder zum Benzin und zur Zweckbindung zurückkehren.

Mesures d'assainissement 1994

E. 26

N 23 janvier 1995 Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, möchte ich Kollege Leuenberger Ernst vorweg sagen, dass wir für Eintreten sind. Wir finden es nämlich sinnvoll, die Einsparungen bei den Bahnhofparkplatzanlagen jetzt durchzusetzen, d. h. die entsprechenden Bundessubventionen zu streichen. Wir haben aber in der Kommission und auch in der Fraktion deutlich gemacht, dass die Erweiterung der Zweckbindung, jedenfalls auf absehbare Zeit, für uns kein Thema ist Man kann sich in den Finanzwissenschaften in bezug auf die Zweckbindung streiten. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass wir in einer direkten Demokratie leben, das heisst, dass wir auch der Frage nachzugehen haben, was politisch heute und morgen, und nicht erst übermorgen, durchsetzbar ist Es ist nur folgerichtig, dass wir zum heutigen Zeitpunkt gegen diese Erweiterung der Zweckbindung sind, weil wir aus den Ihnen bekannten Gründen auch eine Erhöhung der Treibstoffzölle ablehnen. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zu diesem dritten Sanierungsprogramm zu Recht viel davon gesprochen, dass strukturelle Massnahmen erforderlich seien, um auch das strukturelle Defizit nachhaltig beseitigen zu können. Hier stimmen wir mit der Zielrichtung der Landesregierung überein. Wenn man hingegen die Botschaft durchgeht, fällt einem - gerade auch beim Beschluss C - leider sehr rasch auf, dass vom ganzheitlichen Ansatz, der gepredigt wird, de facto sehr oft in der Realität nichts mehr übrigbleibt Man hat eindeutig den Eindruck, dass es auch bei der Erweiterung der Zweckbindung und der Erhöhung der Treibstoffzölle um eine rasche Erhöhung auf der Einnahmenseite geht, ohne dass für die Vorhaben die entsprechenden Konzepte vorgelegt werden. Zu einer «Katze im Sack» können wir aber nicht ja sagen. Wir haben im Vorfeld zu dieser Debatte zu einer Sanierung der SBB-Darlehen ja gesagt Wir haben klar zum Ausdruck gebracht, dass wir bereit sind, dieses Problem bei den Bundesbahnen mit entsprechenden Finanzierungen zu entschärfen und grundlegende Weichenstellungen für

die Zukunft vorzunehmen. Aber wir können das erst dann tun, wenn das Leitbild der SBB in Form einer Botschaft verabschiedet ist und ein ganzheitliches finanzpolitisches Konzept auf den Beinen steht. In diesem Konzept sind wir der Meinung, dass zwar der Strassenverkehr allenfalls für einen Teil dieser Finanzierung herbeigezogen werden kann. Aber es gibt volkswirtschaftlich andere Nutzniesser einer Sanierung und eines Ausbaus der SBB, als dass allein der Strassenverkehr diese Finanzierung zu tragen hätte. Ein Nein zur Erweiterung der Zweckbindung heute heisst für uns - wie gesagt - nicht, dass wir uns beim öffentlichen Verkehr neuen Erfordernissen auch auf der Finanzierungsseite verschliessen. Auch wir anerkennen, dass Schiene und Strasse sich ergänzen müssen, dass beide voneinander profitieren. Aber wir sagen entschieden nein zu einer Hau-Ruck-Übung ohne eine Offenlegung und ohne eine klare konzeptuelle, ganzheitliche Sicht der Finanzierung und des Konzeptes der SBB.

Diener Verena (G, ZH): Es ist nicht das erste Mal, und es wird ganz sicher auch nicht das letzte Mal sein, dass wir über die Erweiterung der Zweckbindung der Treibstoffzölle sprechen. Sowohl beim Votum des Kommissionssprechers als auch bei den Votanten der bürgerlichen Parteien fällt mir auf, dass eigentlich überall Handlungsbedarf attestiert wird. In den Finanzgrundlagen werden Schwierigkeiten im Bereich des öffentlichen Verkehrs festgehalten. Aber dann ist es nie der richtige Moment; es ist nie der richtige Ort; es ist nie der richtige Zeitpunkt zum Handeln. Ich habe dem Sprecher der FDP-Fraktion zugehört. Er hat festgehalten: vorläufig keine Erweiterung der Zweckbindung, hat dann aber auch festgehalten, dass die SBB mit 13 Milliarden Franken verschuldet seien, dass eine Entschuldung anstehe. Ich habe jedoch nicht erfahren, wie diese Entschuldung finanziert werden kann, wenn wir nicht neue Geldmittel erschliessen. Für die grüne Fraktion ist es klar - wir haben bereits mehrere Vorstösse in diese Richtung unternommen -: Es braucht eine Erweiterung der Zweckbindung bei den Treibstoffzöllen. Dieses trutzige Sich-wehren gegen all diese Forderungen scheint mir und der grünen Fraktion sehr kurzsichtig. Hören wir doch auf mit diesen Grabenkämpfen. Autolobby gegen Bahnlobby! Erkennen wir doch, dass wir eine gemeinsame Politik im Bereich Verkehr und Mobilität vollziehen müssen. Es gibt nur eine Gesamtverkehrspolitik. Und es wird künftig eine Finanzierungsgrundlage für alle diese Verkehrsträger geben müssen. Dieses sektorielle Denken bringt uns überhaupt nicht weiter. Über Jahre hinaus wurde hier auf Konkurrenz gemacht. Wir sind der Meinung, jetzt sei es Zeit für ein koordiniertes Vorgehen. Wir alle in diesem Saal wissen es doch: Die Schuldenlast der SBB muss abgebaut werden. Wenn wir es nicht hier tun, wo tun wir es dann sonst? Der öffentliche Verkehr kämpft nach wie vor mit wesentlich kürzeren Spiessen. Der Güterverkehr ist ein Beispiel dafür. Wir haben das neue Leitbild der SBB. Es ist in die Vernehmlassung gegangen. Das Echo ist, soweit ich gehört habe, gar nicht so schlecht. Das heisst, die politischen Parteien sind sehr wohl darüber im Bild, was dieses neue Leitbild beinhaltet. Der Mittelbedarf für den öffentlichen Verkehr insgesamt wird in den nächsten Jahren auf gegen 7 Milliarden Franken pro Jahr ansteigen. Woher wollen wir dieses Geld für den öffentlichen Verkehr nehmen? Die allgemeinen Bundesmittel werden einfach nicht ausreichen. Wenn wir die Zweckbindung nicht erweitern, wird zudem der Strassenfonds in den nächsten Jahren Überschüsse aufweisen - Überschüsse für den Strassenverkehr; neue Begehrlichkeiten werden geweckt. Wenn wir ein Gesamtfinanzierungsmodell erreichen wollen, brauchen wir die Erweiterung der Zweckbindung. Jeder Autofahrer wird früher oder später auch einmal ein Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Es ist also auch aus diesem Grunde nicht angezeigt, immer wieder zu sagen, die Autofahrer seien Milchkühe, sie würden für den öffentlichen Verkehr

gemolken. Wenn wir dieser Vorlage zustimmen, wird das Volk ohnehin das letzte Wort haben. Das Volk wird die Möglichkeit haben, mit seiner Stimme zu zeigen, ob es für eine Erweiterung dieser Zweckbindung der Treibstoffzölle ist oder nicht. Die grüne Fraktion ist klar dafür. Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten. Wir bitten Sie darum, die Minderheit Marti Werner zu unterstützen. Ebenfalls einverstanden sind wir mit der Aufhebung der Bundesbeiträge an Bahnhofparkplatzanlagen. Stich Otto, Bundesrat: Ich bitte Sie, dem Bundesrat zuzustimmen und alle anderen Anträge abzulehnen. Die Frage der Parkanlagen ist weniger bestritten als die Zweckbindung der Treibstoffzölle. Ganz grundsätzlich muss man sagen, dass eine Zweckbindung von Steuern und Abgaben unsinnig ist, denn sie führt nicht zu einer sinnvollen Verteilung der Gelder. Als man in den sechziger Jahren die Nationalstrassen bauen wollte, hat man diesen Bau mit einer solchen Lösung ermöglicht, indem man für diese Nationalstrassen Treibstoffzollgelder reserviert hat, die grundsätzlich aber in die Staatskasse gehörten. Heute ist der Ausbau weitgehend abgeschlossen. Deshalb sollte man heute diese Zweckbindung im Interesse der Steuerzahler, aber auch der Automobilisten lockern: Wenn man nicht soviel Geld hat, gibt es auf den Autobahnen zweifellos weniger Baustellen. Ich erinnere mich noch gut daran, dass im letzten Jahr in einem Interview auf die Frage, weshalb wir so viele Baustellen haben, gesagt worden ist, wir hätten das nötige Geld. Man hätte das Geld aber zweckmässiger ausgeben können als auf diese Weise. Deshalb ist es richtig, dass man die Zweckbindung etwas lockert. Sie vergeben sich damit nichts, denn Sie werden ja letztlich entscheiden, Sie haben die Budgethoheit, ob das Geld für Nationalstrassen, für den Unterhalt oder für die Bahn eingesetzt wird. Aber bei der Bahn, das ist wiederholt gesagt worden, haben wir tatsächlich einiges zu tun. Auf der einen Seite haben wir die Sanierung der SBB mit ihren 13 Milliarden Franken Schulden, auf der anderen Seite haben wir die «Bahn 2000» beschlossen, die auch etwa 7,4 Milliarden Franken kosten wird. Dazu kommt dann noch die Neat, von der ich nicht sagen möchte, was sie kostet. Ich weiss auch nicht, was sie am Schluss kosten wird.

23. Januar 1995 N

E. 27

Sanierungsmassnahmen 1994 Aber sicher ist, dass wir auch hier für den Automobilisten etwas tun, wenn wir dafür sorgen, dass der Bahnverkehr vernünftig ist und gut funktioniert. Damit wird die Strasse etwas entlastet, was auch im Interesse des Automobilisten liegt. Sie vergeben sich nichts, denn Sie haben die Möglichkeit, beim Budget jeweils über die Verteilung der Gelder zu entscheiden, was aus diesem Bereich finanziert werden soll. Aber es macht wenig Sinn, die Erweiterung der Zweckbindung aufzuschieben, bis Sie die Debatte über das Leitbild der SBB geführt haben, denn nachher müssen Sie auch zur Finanzierung Stellung nehmen. Ob Sie das eine oder das andere zuerst tun, spielt wahrscheinlich keine grosse Rolle. Wenn Sie vernünftig entscheiden, dann entscheiden Sie mit dem Bundesrat und für den Bundesrat. Namentliche Abstimmung - Vote par appel nominal (Ref.: 1099) Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten) stimmen: Votent pour la proposition de la majorité (entrer en matière) : Aguet, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Bäumlín, Béguelin, Bodenmann, Borei François, Brunner Christiane, Bugnon, Bühlmann, Bühler Gerald, Bundi, Camponovo, Carobbio, Columberg, Couchepin, Danuser, David, de Dardel, Deiss, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Engler, Eyermann Christoph, Fankhauser, Fasel, von Feiten, Fischer-Sursee, Grendelmeier, Grass Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Heberlein,

Hegetschweiler, Herczog, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Jaeger, Jori, Keller Anton, Kühne, Ledergerber, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maitre, Marti Werner, Mauch Ursula, Meier Hans, Nabholz, Ostermann, Perey, Philippa, Pidoux, Pini, Raggenbass, Rechsteiner, Robert, Ruckstuhl, Ruffy, Schmid Peter, Segmüller, Singeisen, Spielmann, Spoerry, Stamm Judith, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Strahm Rudolf, Stucky, Thür, Tschäppät Alexander, Tschopp, Tschuppert Karl, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger, Zwygart (92) Für den Antrag der Minderheit (Nichteintreten) stimmen: *Votent pour la proposition de la minorité (ne pas entrer en matière):* Allenspach, Aregger, Berger, Bezzola, Binder, Blocher, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Bürgi, Cavadini Adriano, Cincera, Comby, Darbellay, Dettling, Dreher, Ducret, Eggly, Epiney, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Gadiant, Giezendanner, Giger, Gros Jean-Michel, Gysin, Hess Otto, Jäggi Paul, Jenni Peter, Kern, Leuba, Loeb François, Mamie, Maspoli, Maurer, Miesch, Moser, Mühlemann, Müller, Marbel, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Poncet, Reimann Maximilian, Rutishauser, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scheurer Rémy, Schmid Samuel, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Stamm Luzi, Steinemann, Steiner Rudolf, Theubet, Vetterli, Weyeneth, Wyss William (70) Der Stimme enthalten sich -S'abstiennent: Bischof, Hari (2) Stimmen nicht - *Ne votent pas:* Aubry, Baumberger, Bircher Peter, Blatter, Brügger, Cyrill, Caccia, Caspar-Hutter, Chevallaz, Cornaz, Duvoisin, Fehr, Gobet, Goll, Gonseth, Graber, Hildbrand, Iten Joseph, Jeanprêtre, Keller Rudolf, Lepori Bonetti, Maeder, Matthey, Mauch Rolf, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Rohrbasser, Ruf, Schenk, Scherrer Werner, Sieber, Stalder, Suter, Wanner, Zwahlen (35) Präsident, stimmt nicht - *Président, ne vote pas:* Frey Claude (1) Die Beratung dieses Geschäftes wird unterbrochen *Le débat sur cet objet est interrompu* Schluss der Sitzung um 19.30 Uhr *La séance est levée à 19 h 30*

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Sanierungsmassnahmen 1994 *Mesures d'assainissement 1994* In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung *Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale* In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale *Jahr 1995 Année Anno Band I Volume Volume Session Januarsession Session Session de janvier Sessione Sessione di gennaio* Rat Nationalrat *Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale* Sitzung 01 *Séance Seduta* Geschäftsnummer 94.073 *Numéro d'objet Numero dell'oggetto* Datum 23.01.1995 - 14:30 *Date Data* Seite 1-27 *Page Pagina* Ref. No 20 025 241 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. *Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.* Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.