

Fonds für Autobahnen nicht erhöht

Nationalrat dotiert Infrastrukturfonds mit 20,8 Milliarden Franken



Ulrich Giezendanner (svp., Aargau) im Disput mit den Sozialdemokraten Andrea Hämmerle (Graubünden) und Werner Marti (Glarus). Im Hintergrund Giezendanners Parteikollegen Binder (Zürich) und Föhn (Schwyz). YOSHIKO KUSANO / KEYSTONE



Vorsitz: *Claude Janiak* (sp., Basel-Landschaft)

rom. Flims, 26. September

Infrastrukturfonds

Der Nationalrat beschäftigt sich am Dienstag als Zweitrat ausschliesslich mit dem neuen Infrastrukturfonds zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zur Beseitigung von Engpässen auf den Autobahnen und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Der Ständerat hatte die Zweckbestimmung noch auf die Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erweitert und dafür die vom Bundesrat beantragten 20 Milliarden um 800 Millionen Franken aufgestockt. Die Verkehrskommission ging noch einen Schritt weiter und erhöhte die Mittel für die Behebung der Engpässe im Nationalstrassennetz um 3 Milliarden Franken.

Die Kommissionsreferenten *Norbert Hochreutener* (cvp., Bern) und *Jean-René Germanier* (fdp., Wallis) haben die Vorlage bereits am Vorabend präsentiert und den Infrastrukturfonds so charakterisiert: Finanzpolitisch sollen die Ausgaben für Strasse und Schiene verstetigt, verkehrspolitisch planbarer werden. Norbert Hochreutener sprach von einem Verkehrskompromiss, der wohl nicht den Verkehrsfrieden bringen, aber hoffentlich wenigstens ein Verkehrswaffenstillstand sein wird.

Zur Eintretensdebatte haben sich rund 20 Votanten gemeldet.

Otto Laubacher (svp., Luzern) wundert sich über die bereits laut gewordenen Referendumsdrohungen. Er setzt sich im Übrigen für die von der Kommissionsmehrheit vorgeschlagene Erhöhung der

Mittel für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz ein. Der tiefere Betrag ist unehrlich, weiss man doch heute schon, dass er niemals zur Beseitigung aller Engpässe ausreichen wird.

Jacqueline Fehr (sp., Zürich) bezeichnet den Infrastrukturfonds als das Schlüsselprojekt der laufenden Legislatur. Aus dem Debakel der Avanti-Vorlage sollten die Lehren gezogen werden. Dennoch wird jetzt wieder gegen den Widerstand der SP und der Umweltverbände mit dem Feuer gespielt, indem die Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen erhöht werden sollen.

«Falsche Prioritäten»

Franziska Teuscher (gp., Bern) erinnert daran, dass nicht sogenannte fundamentalistische Kreise wie Umweltverbände den Avanti-Bschiss gebodigt hatten. Vielmehr war es der Souverän. Bisher war die Zweckbindung der Mineralölsteuer die heilige Kuh der Schweiz. Jetzt wird sie mit dem Infrastrukturfonds erstmals geknackt. Vehement wendet sich die Votantin allerdings gegen die sogenannte Engpassbeseitigung, die nichts anderes als eine Kapazitätserweiterung der Strasse ist.

Ruedi Aeschbacher (evp., Zürich) kritisiert die völlig falsche Prioritätensetzung in der Zweckbestimmung des Fonds. Wir machen das Falsche und investieren über 17 Milliarden in den Strassenverkehr. Das ist ein absoluter Unsinn. Nur weil etwa 3 Milliarden beim öffentlichen Verkehr landen, sollte man diese Kröte nicht schlucken. Wir werden allen Anträgen zustimmen, die diese überladene Vorlage auf ein vernünftiges Mass zurückbuchstabieren.

Rolf Hegetschweiler (fdp., Zürich) staunt über seinen Vorredner, der ausblendet, dass die 3 Mrd. Fr. für die Schiene eigentlich laut Verfassung der Strasse gehören würden. Immerhin geht es um das



*Verkehrsminister Leuenberger wirbt für eine «Entideologisierung»
im Konflikt zwischen Strasse und Schiene.* STEFAN WERMUTH / REUTERS

Geld der Automobilisten. Um die Verkehrsprobleme der Agglomerationen zu lösen, ist dies aber unumgänglich. Wenn man den Kredit für die Engpassbeseitigung auf der Strasse nicht aufstockt, streut sich das Parlament selber Sand in die Augen.

Chiara Simoneschi (cvp., Tes-sin) begrüsst, dass der Ständerat auch an die Randregionen gedacht und für sie 800 Mio. Fr. reserviert hat. Die Votantin warnt jedoch davor, das Fuder erneut zu überladen. Was die Mehrheit vorschlägt, ist politisch chancenlos. Die CVP lehnt den ideologischen Kampf zwischen Schiene und Strasse ab.

Max Binder (svp., Zürich) erinnert an die Milliarden, die am Vortag für die Bahnen bewilligt wurden. Mit dem Infrastrukturfonds weichen wir von der verfassungsmässigen Zweckbindung der Strassengelder ab, die künftig auch dringenden S-Bahn-Projekten im Agglomerationsverkehr zugute kommen sollen, unter anderem auch der Durchmesserlinie Zürich.

Christian Levrat (sp., Freiburg) sieht in der Vorlage die letzte Schlacht zwischen Schiene und Strasse. Er warnt davor, wie seinerzeit bei der Avanti-Vorlage, die mit der zweiten Gotthardröhre überladen wurde, erneut mit dem Feuer zu spielen.

Duri Bezzola (fdp., Graubünden) glaubt, dass mit dem Fonds wenn nicht alle, so mindestens die Hauptprobleme im Verkehr gelöst werden können. Die FDP unterstützt namentlich die vom Ständerat vorgenommene Aufstockung zugunsten der Randgebiete.

Simon Schenk (svp., Bern) findet die von der Kommissionmehrheit vorgeschlagene Erhöhung berechtigt. Er kritisiert die Projekte als ausgesprochen bahnlastig, weshalb es ein starkes Stück ist, wenn jetzt von einem neuen «Avanti-Beschiss» gesprochen wird.

Werner Marti (sp., Glarus) qualifiziert den Fonds als Riesenkiste mit Schwergewicht auf dem Ausbau der Strassen. Wenn ein kleiner Teil der Mittel für die Schiene verwendet wird, ist dies absolut verfassungskonform. Mit dem Vorschlag des Ständerats ist das System ausgereizt. Wer noch mehr für die Strasse fordert, betätigt sich als Sprengmeister.

Urs Bernhardsgrütter (gp., St. Gallen) verweist auf den Zusammenhang zwischen Ausbau der Strassen und Verkehrsaufkommen. Die Korrektur des

Ständerats ist das Maximum dessen, was die Grünen noch mittragen können.

Beseitigung der Engpässe dringlich

André Bugnon (svp., Genf) plädiert ebenfalls für den Kompromiss des Ständerats, da er keinesfalls die Projekte im Raum Genf gefährden möchte.

Marianne Huguenin (pda., Waadt) betont, dass die einzig wirksame Massnahme gegen die Staus in den Agglomerationen die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist. – *Evi Allemann* (sp., Bern) erinnert daran, dass Verkehrsprobleme an oberster Stelle im Sorgenbarometer der Bevölkerung stehen.

Wir müssen uns auf das politisch Machbare konzentrieren und dürfen nicht erneut einen Scherbenhaufen anrichten.

Georges Theiler (fdp., Luzern) findet es erfreulich, dass die Linke endlich einsieht, dass die Beseitigung von Engpässen auf der Strasse nötig ist. Wir haben den Auftrag, die Nationalstrassen funktionstüchtig zu erhalten. Welcher Betrag dafür notwendig ist, weiss niemand genau. Was macht der Bundesrat, wenn die vom Ständerat bewilligten 5,5 Mrd. Fr. nicht ausreichen?

Pirmin Schwander (svp., Schwyz) findet in der Vorlage verschiedene finanzpolitische Ungeheimheiten, die nicht den Erfordernissen nach Transparenz gemäss dem neuen Rechnungsmodell des Bundes entsprechen.

Für *Brigitte Hüberli* (cvp., Thurgau) ist der dringende Handlungsbedarf im Agglomerationsverkehr unbestritten. Sie gibt allerdings zu bedenken, dass ein Scherbenhaufen unbedingt zu vermeiden sei: Nach dem Debakel um die Avanti-Vorlage und einem Scheitern des Infrastrukturfonds gäbe es wohl keine dritte Chance mehr.

Fabio Pedrina (sp., Tessin) haut in die gleiche Kerbe: Wer noch mehr Geld für die Strasse heraus-holen will, gefährdet den Kompromiss.

Peter Föhn (svp., Schwyz) bezeichnet den Fonds als Zwischenstation der schweizerischen Verkehrspolitik. Was uns heute allerdings noch fehlt, ist eine Gesamtschau. Von linker Seite will man die Ausweitung des Strassenverkehrs mit allen Mitteln verhindern. Damit würgt man letztlich den Wirtschaftsmotor ab.

Andrea Hämmerle (sp., Graubünden) mahnt, nicht in Strassen-Euphorie zu verfallen. Der Ständerat hat sich grosse Mühe gegeben, einen Kompromiss zu finden, hinter den sich alle scharten.

John Dupraz (fdp., Genf) versteht die Kommissionmehrheit nicht, die von diesem Kompromiss abrücken will. Es ist doch etwas seltsam, dass ausgerechnet die grössten Sparapostel zusätzliche Ausgaben verlangen.

Bundespräsident Moritz Leuenberger stellt fest, dass oft alle Warnungen nichts nützen und die Erfahrungen selber gemacht werden müssen. Das war auch bei der Avanti-Vorlage nicht anders. Jetzt stehen wir wieder vor dieser Situation. Wir haben einen Kompromiss, der zu einer Entideologisierung zwischen Strasse und Schiene führt. Das vom Ständerat gefundene Gleichgewicht sollte unbedingt bewahrt werden. Mit einem entsprechenden Kredit kann das Parlament später jederzeit eine Erhöhung der Mittel beschliessen, sollten diese nicht ausreichen.

Detailberatung

Der Nationalrat beginnt dann mit der Beratung des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds.

Namens einer Kommissionminderheit beantragt *Otto Laubacher* (svp., Luzern), die Mittel für den Ausbau der Nationalstrassen gar um 12 Mrd. Fr. heraufzusetzen, weil sonst das Geld für die vorliegenden Projekte nicht reicht.

Jacqueline Fehr (sp., Zürich) plädiert namens einer weiteren Minderheit für die Fassung des Ständerats, der 5,5 Mrd. Fr. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz vorsieht. Sie appelliert an die Vernunft der Zürcher Deputation, denn der Kanton Zürich profitiert von der Vorlage überproportional mit der Durchmesserlinie.

Urs Bernhardsgrütter (gp., St. Gallen) beantragt mit einer weiteren Minderheit eine zusätzliche Milliarde für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

in Städten und Agglomerationen.

Fraktionsvoten

Duri Bezzola (fdp., Graubünden) empfiehlt mit einer knappen Mehrheit der FDP-Fraktion Zustimmung zum Ständerat, auch wenn absehbar ist, dass das Geld nicht reichen wird. Der Fonds muss ohne Verzug eingerichtet werden, weshalb auf namhafte Differenzen zur kleinen Kammer verzichtet werden sollte.

Auch *Brigitte Häberli* (cvp., Thurgau) plädiert für Zustimmung zum Ständerat. Mit einer Aufstockung gefährden wir bloss die ganze Vorlage.

Andrea Hämmerle (sp., Graubünden) erinnert daran, dass das Volk sich mit der Ablehnung der Avanti-Vorlage gegen einen massiven Ausbau der Autobahnen ausgesprochen hatte. Bleiben wir bei der Version des Ständerats!

Für *Franziska Teuscher* (gp., Bern) geht es jetzt darum, Farbe zu bekennen. Die Zukunft des Agglomerationsverkehrs liegt auf der Schiene; dafür braucht es zusätzliche Mittel.

Peter Föhn (svp., Schwyz) fände es am ehrlichsten, den 12 Mrd. Fr. zuzustimmen, denn so viel ist nötig, um die heutigen Staulagen zu beseitigen.

Ruedi Aeschbacher (evp., Zürich) qualifiziert den Begriff «Engpassbeseitigung» als nichts anderes als Kapazitätserweiterung der Strasse. Das Volk will aber keine neuen Strassen, denn damit wird nur noch mehr Autoverkehr generiert.

Hermann Weyeneth (svp., Bern) gibt als Präsident der Finanzkommission bekannt, dass die Verkehrskommission aufgefordert wurde, auf ihren Antrag zurückzukommen. Der Mehrheitsantrag hätte nämlich eine zusätzliche Verschuldung des Bundes mit jährlichen Zinsaufwendungen von rund 130 Mio. Fr. zur Folge – und erst noch für Projekte, die es noch gar nicht gibt.

Bundespräsident Moritz Leuenberger empfiehlt ebenfalls Zustimmung zu den Beschlüssen des

Ständerats. Es wäre ein politisch gefährliches und falsches Signal, die Mittel auf Vorrat aufzustocken.

Die *Mehrheitssprecher* machen jedoch darauf aufmerksam, dass man mit den 5,5 Mrd. Fr. in den nächsten 20 Jahren nur etwa ein Drittel der Engpässe beseitigen kann. Die Erhöhung um 3 Mrd. Fr. würde wenigstens Projekte in allen Landesteilen ermöglichen. Die 8,5 Mrd. Fr. entsprechen im Übrigen dem ursprünglichen Antrag des Verkehrs- und notabene Umweltministers im Bundesrat.

In den folgenden Abstimmungen wird zuerst der Maximalantrag Laubacher verworfen. Anschliessend folgt der Rat mit *129 zu 61 Stimmen* dem Ständerat und verzichtet damit auf eine zusätzliche Aufstockung des Nationalstrassenkredits. Verworfen wird auch eine Erhöhung der Gelder für die Agglomerationen. Damit übernimmt der Nationalrat durchs Band die Beschlüsse der kleinen Kammer und belässt den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds bei 20,8 Mrd. Fr.

In der Gesamtabstimmung wird der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds mit *146 zu 26 Stimmen* genehmigt.

Infrastrukturfondsgesetz

Anschliessend behandelt der Nationalrat das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG).

Walter Jermann (cvp., Basel-Landschaft) schlägt eine Ergänzung vor. Er will ausdrücklich ins Gesetz schreiben, dass das Parlament nach einigen Jahren den Fonds aufstocken kann, falls die Mittel für die Beseitigung der Engpässe auf den Nationalstrassen nicht ausreichen sollten.

Fabio Pedrina (sp., Tessin) hat keine Sympathie für diesen Vorschlag und bezeichnet ihn als offenen Bruch des eben beschlossenen Kompromisses.

Chiara Simoneschi (cvp., Tessin) geht kaum milder um mit dem Antrag ihres Fraktionskollegen:

Dieser ist ein Trick, um doch noch zu den Mitteln zu kommen, die eben abgelehnt wurden.

Franziska Teuscher (gp., Bern) spricht von einem Wolf im Schafspelz. Der Antrag öffnet Tür und Tor für ein neues Nationalstrassenbau-Programm.

Ulrich Giezendanner (svp., Aargau) betont hingegen, dass der Bedarf für die Engpassbeseitigung halt eben bei 12 Mrd. Fr. liegt. Wir sind einmal mehr die Dummen: Der Autofahrer zahlt, und die Schiene profitiert.

Ruedi Aeschbacher (evp., Zürich) findet, dass sich die Aufregung nicht lohnt – der grosse Brocken des Fonds geht ohnehin in den Strassenbau.

Bundespräsident Moritz Leuenberger erklärt nochmals, dass es dem Parlament jederzeit freisteht, einen Zusatzkredit zu beschliessen, wenn die Mittel nicht genügen. Das gilt für alle Zwecke des Fonds. Mit dem Antrag Jermann würde jedoch eine Ungleichheit zugunsten der Autobahnen geschaffen.

Auch die *Kommissionsprecher* wenden sich gegen den überflüssigen und erst noch einengenden Antrag.

Mit *94 gegen 68 Stimmen* folgt das Plenum denn auch der Mehrheit und lehnt den Antrag ab.

Eine von *Peter Föhn* (svp., Schwyz) angeführte Minderheit beantragt, die von der Kommission eingefügte Ergänzung zu streichen, wonach auch Beiträge an die Mehrkosten von besonderem Rollmaterial geleistet werden können.

Duri Bezzola (fdp., Graubünden) lehnt den Streichungsantrag ab, denn wenn mit speziellem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden können, sollten diese Investitionen unterstützt werden. *Chiara Simoneschi* (cvp., Tessin) und *Ruedi Aeschbacher* (evp., Zürich) schliessen sich dieser Meinung an: Die Ergänzung ist durchaus vernünftig.

Mit *120 gegen 52 Stimmen* wendet sich auch das Plenum gegen den Streichungsantrag. Hier wird die Gesetzesberatung unterbrochen.
